Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart.

Von

F. Perels,
Geh. Admiralitätsrath und vortragender Rath in der Kaiserl. Admiralität.

Berlin 1882.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69. 70.

Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart.

Das

internationale öffentliche Seerecht

der Gegenwart.

Von

F. Perels,
Geh. Admiralitätsrath und vortragender Rath in der Kaiserl. Admiralität.

Berlin 1882.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69. 70.

Vorwort.

Dem Handbuch des internationalen Seerechts, welches ich hiermit der Oeffentlichkeit übergebe, liegen die Vorlesungen über Völkerrecht und Seerecht zu Grunde, die ich während der Jahre 1873 bis 1877 an der Kaiserlichen Marine-Akademie zu Kiel gehalten habe. Dasselbe ist bestimmt, dem praktischen Gebrauch in denjenigen Berufskreisen zu dienen, welche sich mit dieser Rechtsmaterie zu befassen haben.

Das internationale Seerecht der Neuzeit — ich verstehe darunter die Zeit vom Jahre 1856 ab — ist zum Theil behandelt in den Lehrbüchern des Völkerrechts, von welchen namentlich diejenigen von Phillimore, Twiß und Calvo dem Gegenstand eine hervorragende Stelle eingeräumt haben, zum Theil in besonderen Werken, welche entweder die gesammte Materie in eingehender Methode umfassen, wie diejenigen von Ortolan und Cauchy, oder einzelne größere Theile derselben, wie die Arbeiten von Hautefeuille, Geßner und der von Bulmerincq dem Institut de droit international über das Prisenrecht erstattete Rapport.

Von den das ganze Gebiet behandelnden Arbeiten bewegt sich nur das in erster Linie für den Gebrauch der französischen Seeoffiziere bestimmte Werk von Ortolan „Règles internationales et diplomatie de la mer“ vorwiegend auf dem Boden des positiven Rechts. Dasselbe reicht aber für den deutschen Praktiker nicht aus, insofern sich für diesen das Bedürfniß geltend gemacht hat, das internationale Seerecht unter Berücksichtigung der für dasselbe in Betracht kommenden Beziehungen des deutschen Reichs zu fremden Mächten und des deutschen öffentlichen Rechts, soweit dasselbe mit als eine Erkenntnißquelle jener Materie dienen kann,

kennen zu lernen; ein Bedürfniß, welches um so schärfer hervortritt, als in neuerer Zeit die Schiffe der Kaiserlichen Marine stets in größerer Zahl berufen sind, das Ansehen und die Macht des Vaterlandes in auswärtigen Meeren zu repräsentiren und an fremden Plätzen für den internationalen Rechtsschutz mit derjenigen Kraft und Sicherheit einzutreten, welche die Stellung des deutschen Reichs, als einer Weltmacht ersten Ranges, bedingt.

Ich habe es mir angelegen sein lassen, die Rechtsverhältnisse so darzulegen, daß das Werk als ein Theil des positiven Völkerrechts der Gegenwart erscheint. Jedoch konnte ich es nicht für angemessen erachten, mich streng auf eine bloße Abstraction der geltenden Normen zu beschränken; vielmehr habe ich geglaubt, die neueren auf die Fortentwickelung und Reform des Gegenstandes gerichteten Bestrebungen wenigstens andeuten zu sollen. Die historische Entwickelung der Lehre wurde kurz beleuchtet, wo das Verständniß der im Zeitenlauf zur Anerkennung gelangten Principien solches erheischte; zur weiteren Orientirung nach dieser Richtung hin mögen die betreffenden Werke des Amerikaners Wheaton und der Franzosen Hautefeuille und Cauchy dienen.

Eine eigentliche Feststellung der Rechtsnormen war aber überhaupt nur soweit möglich, als über dieselben wenigstens im Großen und Ganzen Einverständniß waltet. Das ist auf dem behandelten Gebiet nur zum Theil der Fall. Insbesondere gehen die Meinungen in der Praxis sowohl wie in der Doctrin vielfach auseinander, wo es sich um die Rechte und Pflichten der Neutralen handelt. Hier blieb nur übrig, die von einander abweichenden Ansichten darzulegen und durch kurze kritische Erörterungen einen Anhalt für die Lösung der einschlagenden Fragen zu geben, um so zur Beseitigung der Rechtsunsicherheit nach Möglichkeit beizutragen. Gerade die wichtigsten Begriffe des Seekriegsrechts, wie Kriegscontrebande, Blockade u. a., und deren Inhalt entbehren durchaus der sicheren Begrenzung, und Biegsamkeit ist das ihnen anhaftende Gepräge. Der Grund dieser Rechtsunsicherheit ist hauptsächlich in dem Umstand zu finden, daß, soweit nicht förmliche und klare internationale Einigungsacte vorliegen, jeder Staat leicht geneigt ist, das schwankende Recht in seinem Sonderinteresse auszulegen und anzuwenden, und ferner, daß die Rechte der Kriegführenden einerseits und diejenigen der Neutralen,

ganz besonders aber die Interessen des Seehandelsverkehrs der letzteren, andererseits, so vielfach sich nicht decken. „C'est cet état mixte", hebt Cauchy zutreffend hervor, „où la paix et la guerre se promènent, pour ainsi dire, côte à côte, sur le même élément, qui fait la difficulté principale du droit des gens maritime, et l'embarras de tous ceux qui essaient d'empréciser les règles." Der Begriff des „neutralen Verhaltens" ist schon an sich äußerst elastisch, wie die Geschichte aller neueren Kriege darthut, und nirgends mehr als hier bildet die Interessenpolitik, unterstützt durch die mannigfaltigen Rechtsschwankungen, einen gewichtigen Factor.

Die äußere Behandlung des Werks anlangend, erschien es mir zweckmäßig, die den französischen und englischen Quellen entnommenen Citate, deren Würdigung für die Materie besonders wichtig ist, im Originaltext wiederzugeben; die Nutzbarkeit derselben kann dadurch meines Dafürhaltens nur gewinnen.

Berlin, im November 1881.

F. Perels.

Berichtigungen.

Seite 11 Z. 6 das Wort „principiellen“ fällt weg.
Seite 30 Z. 9 anstatt „auf die“ lies „auf der“.
Seite 68 Z. 7 v. u. anstatt „de“ lies „du“.
Seite 121 Anmerkg. 2 anstatt „§. 179“ lies „§. 79“.
Seite 134 Z. 21 anstatt „§. 22“ lies „§. 21“.
Seite 149 Anmerkg. 1 anstatt „I.“ lies „L“.
Seite 192 Z. 7 v. u. ist als Anmerkg. hinzuzufügen: „Bluntschli, §§. 550 u. 566“.
Seite 328 bei I (oben) Z. 1 ist hinter „Zweck“ zu setzen „der Verfolgung“.

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung.

Erster Theil.

Seerecht im Zustande des Friedens.

I. Abschnitt.

Souveränetät über das Meer.

Zweiter Theil.

Seekriegsrecht.

I. Abschnitt.

Das Verhältniß der Kriegsparteien.

II. Abschnitt.

Verhältnisse der Neutralen.

III. Abschnitt.

Kriegscontrebande.

IV. Abschnitt.

Blockade.

V. Abschnitt.

Visitationsrecht.

VI. Abschnitt.

Verfahren in Prisensachen.

Anlagen.

Uebersicht der benutzten literarischen Hülfsmittel.

Aegidi, L. K., und Klauhold, A., Das Staatsarchiv. Sammlung der offiziellen Aktenstücke zur Geschichte der Gegenwart. Hamburg seit 1861.

Als Beilage zum 19. Band von 1870: Aktenstücke in Bezug auf Handel und Schifffahrt während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870.

Dieselben, Frei Schiff unter Feindes Flagge. Urkundliche Darstellung der Bestrebungen zur Fortbildung des Seerechts seit 1856. Hamburg 1866.

Assensio, R., Les questions du droit maritime au congrès de Naples. Havre 1871.

Attlmayr, F., Die Elemente des internationalen Seerechts und Sammlung von Verträgen. Ein Handbuch für die Kaiserl. und Königl. österreichischen See-Offiziere. 2 Bde. Wien 1872 und 1873.

Azuni, D. A., Sistema universale dei principi del diritto marittimo dell' Europa. 2 vol. 2. ed. Triest 1796.

Bar, L., Das internationale Privat- und Strafrecht. Hannover 1862.

Barboux, H., Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870—1872. Paris 1872.

Berner, A. F., Wirkungskreis des Strafgesetzes nach Zeit, Raum und Personen, besonders von der Bestrafung der im Auslande begangenen Verbrechen, vom Asylrecht und von der Auslieferung der Verbrecher, von der Rückwirkung der Strafgesetze und vom Rechtsirrthum. Berlin 1853.

Bischof, H., Grundriß des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. Graz 1868.

Bluntschli, J. C., Das moderne Völkerrecht der civilisirten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. Heidelberg 1867. 2. Aufl. 1872.

Derselbe, Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht insbesondere. Eine völkerrechtliche Untersuchung. Nördlingen 1878.

Borough, Jo., Imperium maris Britannici. London 1686.

Boucher, P. B., Consulat de la Mer ou pandectes du droit commercial et maritime, faisant loi en Espagne, en Italie, en Marseille et en Angleterre et consulté partout ailleurs comme raison écrite. 2 vol. Paris 1808.

Bulmerincq, A., Commission des prises maritimes. Rapport, extrait de la Revue de droit international et de législation comparée. Gand 1880.

Burgh, W. de, The Elements of Maritime International Law. London 1868.

Bynkershoek, C. von, Quaestiones juris publici. Leyden 1737.

Derselbe, De dominio maris. 1702.

Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique, précéde d'un exposé historique des progrès de la science du droit des gens. 2 vol. 2. Aufl. Paris 1870. (Die erste Ausgabe war 1868 in Paris in spanischer Sprache erschienen.)

Cancrin, Fr. L., Abhandlungen von dem Wasserrechte, sowohl dem natürlichen als positiven, hauptsächlich aber dem deutschen. Halle 1800.

Carron, E., La course maritime. Paris 1875.

Cauchy, E., Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. (Ouvrage couronné par l'académie des sciences morales et politiques.) 2 vol. Paris 1862.

Caumont, A., Dictionnaire universel de droit maritime au point de vue commercial, administratif et pénal, au répertoire méthodique et alphabétique de législation, doctrine et jurisprudence nautiques; nouv. édit. Paris 1867.

Cleirac, Us et coustumes de la mer; divisées en trois parties: 1. de la navigation; 2. du commerce naval et contracts maritimes; 3. de la jurisdiction de la marine. Avec un traîté des termes de marine et règlements de la navigation de fleuves et rivières. Bourdeaux 1661.

Code des prises ou receuil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'à présent. Officiell. 2 vol. Paris 1784.

Commission on fugitive slaves, Report of the commissioners. Minutes of the evidence and appendix. London 1876.

Cussy, F. Baron de, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. 2 vol. Leipzig 1856.

Dahlgren, J. A., Maritime international Law. Ed. by Charles Cowley, Boston 1877.

Dahn, F., Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht. In den von Loebell'schen Jahrbüchern für die deutsche Armee und Marine. Bd. 5 S. 113 ff.

Deane, H. B., The Law of Blockade: Its history, present condition and probable future. An international Law Essay. London 1870.

Deane, J. G., The Law of Blockade as contained in the report of eight cases argued and determined in the High Court of Admiralty on the Blockade of the coast of Courland, 1854. London 1855.

Engelbrecht, J. A., Corpus juris nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten nebst den Assecuranz-, Havarey- und anderen zu den Seerechten gehörenden Ordnungen zusammengetragen und zum Theil ins Deutsche übersetzt. Lübeck 1790.

Dasselbe enthält:

I. das Rhodische Seerecht;

II. eine Sammlung der seerechtlichen Bestimmungen des Römischen Rechts;

III. die Seerechte von Oleron;

IV. das Wisbysche Seerecht;
V. die Seerechte der Deutschen Freien Reichsstädte;
VI. das Hanseatische Seerecht;
VII. die Verordnung des Königs Peter von Arragonien zur Sicherheit der Schifffahrt; Verordnungen aus Barcelona und Florenz;
VIII. das alte Rigische Seerecht;
IX. das Dänische Seerecht;
X. das Consulat der See;
XI. Verordnungen für die bewaffneten Schiffe, die auf dem Meere kreuzen.

Foelix, M., Traité du droit international privé ou du conflit des lois de différentes nations en matière de droit privé. 2. éd. Paris 1852.

Fischer, P. D., Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig 1876.

Gallois, Der Hansabund. 3. Aufl. Leipzig 1868.

Geffken, F. H., s. Heffter.

Gessner, L., Le droit des Neutres sur Mer. 2. éd. Berlin 1876.

Derselbe, Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerrechts. Bremen 1855.

Derselbe, Zur Reform des Kriegs-Seerechts. Berlin 1875.

Derselbe, Kriegführende und neutrale Mächte. Ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten. Berlin 1877.

Grotius, H., Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia. Dissertatio. Leyden 1616.

Derselbe, De jure belli at pacis libri tres. Ed. Barbeyrach, Amsterdam 1735. (1. Ausg. Paris 1625.)

Hartmann, Ad., Institutionen des praktischen Völkerrechts in Friedenszeiten, mit Rücksicht auf die Verfassung, die Verträge und die Gesetzgebung des deutschen Reichs. 2. Ausg. Hannover 1878.

Hautefeuille, L. B., De droits et de devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. 4 vol. Paris 1849.

Derselbe, Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international. 2. éd.. Paris 1869.

Heffter, A. W., Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart. 6. Aufl. Berlin 1873 (1. Aufl. 1844); 7. Aufl., bearbeitet von Geffken 1881.

Hertslet, E., A complete collection of the treaties and conventions and reciprocal regulations at present subsisting between Great Britain and Foreign Powers; and of the Laws, Decrets, Orders in Council etc., concerning the same etc. London seit 1827.

Hirth, G., und **von Gosen, J.**, Tagebuch des deutsch-französischen Krieges 1870–1871. Eine Sammlung der wichtigeren Quellen. 3 Bde. Leipzig 1871—1874.

Hopf, J., Die Wegnahme der „Frei" in britischem Gewässer. Aus der Neutralitätspraxis des deutsch-französischen Krieges. Gotha 1871.

Hübner, De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires de peuples amis. Haag 1795.

Jacobsen, F. J., Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischifffahrt. Altona 1815.

L'Institut de droit international, Annuaire. Gent seit 1877.

Jouffroy, Le droit des gens maritime universel. Berlin 1806.

Kaltenborn, C. von, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre. 2 Bde. Berlin 1851.

Derselbe, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet. Mit Rücksicht auf das Benehmen Lübecks gegenüber dem „von der Tann" im gegenwärtigen schleswig-holsteinischen und dänischen Kriege. Hamburg 1850.

Katchenowsky, Prize law, particulary with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals. Translated from the Russian by Fr. R. Pratt. London 1867.

Kent, J., Commentaries on American Law. 4 vol. 1. ed. 1826 ff. 12. ed. by O. W. Holmes, Boston 1873.

Klobukowski, St., Die Seebeute oder das feindliche Privateigenthum zur See. Inaugural-Dissertation. Bonn 1877.

Klüber, J. L., Europäisches Völkerrecht. (1. Ausg. 1819) 2. Deutsche Aufl. 1. Bd. Schaffhausen 1851. (Frz. Ausg. unter dem Titel: Droit des gens moderne de l'Europe.)

König, B. W., Handbuch des Deutschen Consularwesens. Berlin 1875.

Lampredi, Gio. M., Trattato del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra. Milano 1831.

Lawrence, W. B., Commentaire sur les éléments du droit international et sur l'histoire des progrès du droit des gens de Henry Wheaton. 3 vol. Leipzig 1873.

Lehmann, H., Die Zufuhr von Kriegscontrebande nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler. Inaug.-Dissert. Kiel 1877.

Lueder, C., Die Genfer Convention. Historisch und kritisch-dogmatisch mit Vorschlägen zu ihrer Verbesserung unter Darlegung und Prüfung der mit ihr gemachten Erfahrungen und unter Benutzung der amtlichen, theilweise ungedruckten Quellen bearbeitet. Erlangen 1876.

Maclachlan, D., A Treatise on the Law of Merchant Shipping. 2. ed. London 1876.

Marco, P., Le guerre marittime secondo i principii del codice italiano del 21. giugno 1865. Palermo 1877.

Mardsen, R. G., A Treatise on the Law of collisions at sea. London 1880.

Marquardsen, H., Der Trentfall. Zur Lehre von der Kriegscontrebande und dem Transportdienst der Neutralen. Erlangen 1862.

Martens, Ch. de, Causes célèbres du droit des gens. 5 vol. Leipzig 1858. (1. éd. 2 vol. 1827 und 2 vol. 1843.)

Martens, G. Fr. de, Précis du droit des gens moderne de l'Europe; 1. éd. 1788. Augmenté des notes de Pinheiro-Ferreira, précédé d'une introduction et complété par l'exposition des doctrines des publicistes contemporains et suivi d'une bibliographie raisonnée du droit des gens par M. Ch. Vergé. 2 vol. 2. éd. Paris 1864.

Derselbe, Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetzen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte. Göttingen 1795.

Derselbe, Receuil des principaux traités d'alliance, de paix, de trève, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange etc. conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et états dans d'autres parties du monde depuis 1761, précédé de traités du XVIIIème siècle antérieurs à cette époque et qui ne se trouvent pas dans le corps universel diplomatique de Mrs. Dumont et Roussel et autres recueils généraux de traités. 7 vol., nebst Supplementbänden bis in die neueste Zeit. Göttingen seit 1791.

Meves, L., Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. October 1867, in Verbindung mit dem Gesetze, betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873; II. in der Seemannsordnung vom 27. December 1872; III. im Gesetz, betreffend die Verpflichtung Deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. December 1872; IV. in der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874. Erlangen 1876.

Derselbe, Das Deutsche Strafgesetzbuch und die Schifffahrt in v. Holtzendorffs Allgem. Deutscher Strafrechtszeitung. Bd. XIII.

Moseley, What is contraband of war and what is not; comprising all the American and English authorities on the subject. London 1861.

Munro-Butler-Johnstone, H. A., Handbook of maritime rights and the declaration of Paris. London 1876.

Nau, B. S., Grundsätze des Völkerseerechts. Hamburg 1802.

Negrin, J. de, Tratado elemental de derecho internacional marítimo. Madrid 1873.

Neumann, Grundriß des heutigen Europäischen Völkerrechts. 2. Aufl. Wien 1877.

Oke Manning, Commentaries on the Law of Nations. London 1839.

Oppenheim, H. B., System des Völkerrechts. 2. Ausg. Stuttgart und Leipzig 1866.

Ortolan, M. Th., Règles internationales et diplomatie de la mer. 2. vol. 4. éd. Paris 1864. (1. éd. Paris 1845.)

Palatius, J., De dominio maris libri duo. Venedig 1663.

Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle. 5 vol. Paris 1828.

Pestel, Fr. G., De dominio maris mediterranei. Rinteln 1764.

Phillimore, Sir Rob., Commentaries upon international law. 4 vol. (1. ed. 1854) 2. ed. London 1871 bis 1874.

Pierantoni, A., Gli arbitrati internazionali e il trattato di Washington. Napoli 1872.

Pistoye, A. et Duverdy, Traité de Prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant à la législation nouvelle. 2 vol. Paris 1855.

Pradier-Fodéré, s. Vattel.

Derselbe, La question de l'Alabama et le droit des gens. Paris 1872.

Rayneval, De., De la liberté des Mers. 2 Bde. Paris 1811.

Reddie, J., Researches historical and critical in maritime international law. 2 vol. Edinburgh 1844/45.

Revue de droit international et de législation comparée. Brüssel u. Leipzig seit 1869.

Rohrscheidt, Fr. W. von, Preußens Staatsverträge. Berlin 1852.

Schiattarella, R., Il diritto della neutralita nelle guerre marittime. Roma, Torino, Firenze 1877.

Derselbe, De territorio nelle sue attenenze colla legge penale. Siena 1879.

Selden, Joh., Mare clausum seu de dominio maris libri duo. Primo, Mare, ex jure naturae seu gentium, omnium hominum non esse commune, sed Dominii privati seu Proprietatis capax pariter ac tellurem esse demonstratur. Secundo, Serenissimo Magnae Britanniae Regem Maris circumflui, ut individuae atque perpetuae Imperii Britannici appendicis, dominum esse asseritur. London 1635.

Soetbeer, A., Sammlung offizieller Actenstücke in Bezug auf Schifffahrt und Handel in Kriegszeiten; nebst Nachtrag. Hamburg 1855 bis 1857. 1) Grundzüge, See-Völkerrecht der Gegenwart als Einleitung und Register zu der Sammlung. 2) Sammlung: Verordnungen und Bekanntmachungen sowie Entscheidungen von Prisengerichten.

Steck, von, Versuch über Handels- und Schifffahrts-Verträge. Halle 1782.

Derselbe, Essais sur divers sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre. Berlin 1794.

Surland, J. J., Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover 1750.

Tecklenborg, H., Die Freiheit des Meeres. Bremen 1870.

Derselbe, Der „Vigilante"-Fall, völkerrechtlich und praktisch beleuchtet. Kiel 1873.

Derselbe, Strandungsordnungen, wie sie sind und wie sie sein sollten. Kiel 1874.

Trendelenburg, Friedrichs des Großen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg. Vortrag, gehalten in der Königl. Preußischen Academie der Wissenschaften zu Berlin; in den Monatsberichten derselben, Jahrgang 1866. Berlin 1867.

Twiss, Travers, The Law of nations considered as independent political communities. 2 vol. London 1861.

Derselbe, Territorial Waters in The Nautical Magazine. 1878, vol. XLVII No. IV, p. 305 bis 318.

Derselbe, The doctrine of continous voyages as applied to contraband of war and blockade contrasted with the declaration of Paris of 1856, in the Law Magazine and Review von 1877.

Valin, R. J., Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois Août 1681. 2 vol. nouv. éd. La Rochelle 1776.

Vattel, E. de, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Nouvelle édition, précédée d'un essai et d'une dissertation (de l'auteur), accompagnée des notes de Pinheiro-Ferreira et du Baron de Chambrier d'Oleires, augmentée du

discours sur l'étude du droit de la nature et des gens par Sir James Mackintosh, complétée par l'exposition des doctrines des publicistes contemporains mise au courant des progrès du droit public moderne et suivie d'une table analytique des matières par M. P. Pradier-Fodéré. 3 vol. Paris 1863. (1. Ausg. Neufchâtel 1758.)

Vergé, Ch., s. de Martens.

Vidari, E., Del rispetto della proprietà privata dei popoli belligeranti. Milano 1865.

Ward, R., A Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the opinions of Hubner and Schlegel are fully discussed. 2. ed. London 1875.

Weiſs, S., Code du droit maritime international. 2 vol. Paris 1858.

Wheaton, H., Elements of international Law. 2 vol. London 1836. Frz. Ausg. Éléments du droit international. 5e éd. Leipzig 1874.

Derselbe, Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours. 2 vol. 3e éd. Leipzig 1853.

Wildman, Institutes of international Law. 2 vol. London 1849.

Wollheim da Fonseca, Dr. A. E., Der Deutsche Seehandel und die Französischen Prisen-Gerichte. Ein Beitrag zur Kriegsgeschichte von 1870/71. Berlin 1873.

Woolsey, Th., Introduction in the study of international Law, designed as an aid in teaching and in historical studies. Repr. fr. the fourth American edit. London 1875.

Erklärung der hauptsächlichsten Abkürzungen.

A. M. B.	Allgemeiner Marine-Befehl.
A. L. R.	Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten.
B. G. Bl.	Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
G. S.	Gesetzsammlung für die Königlichen Preußischen Staaten.
M. V. Bl.	Marine-Verordnungs-Blatt.
Oesterr. Regl.	Dienst-Reglement für die K. K. Kriegsmarine von 1879.
P. P. R.	Preußisches Prisen-Reglement von 1864.
Q. R.	The Queens Regulations and Admiralty Instructions for the Government of Her Majesty's Naval Service.
R. G. Bl.	Reichs-Gesetzblatt des Deutschen Reichs.

Einleitung.

§ 1.

Begriff und Begrenzung des Gegenstandes.

I. Man versteht unter Seerecht den Inbegriff der sich auf den maritimen Verkehr beziehenden Rechtsregeln. Dieselben gehören zum Theil dem Privatrecht, zum Theil dem Staatsrecht, zum Theil dem Völkerrecht an. Die letzteren bilden das internationale öffentliche Seerecht; dasselbe umfaßt diejenigen Grundsätze, welche für die außerhalb der Sphäre des Privatrechts liegenden Wechselbeziehungen im internationalen Seeverkehr als Rechtsnormen gelten. Diese Wechselbeziehungen nehmen einen eigenthümlichen Charakter an im Zustande des Krieges und es haben sich dem entsprechend für dieses Verhältniß eine Reihe besonderer Maximen gebildet, welche die rechtlichen Beziehungen der Kriegführenden zu einander einerseits und andererseits diejenigen der Kriegführenden zu den bei dem Conflict unbetheiligten Nationen auf dem maritimen Gebiet regeln. So ergiebt sich die Eintheilung der Lehre in das internationale Seerecht im Zustande des Friedens und das Seekriegsrecht.

Gleichbedeutend mit dem Begriff „internationales öffentliches Seerecht" sind auch die zuweilen gebrauchten Bezeichnungen „maritimes Völkerrecht" und „Völker-Seerecht".

Wenn das internationale öffentliche Seerecht den eigentlichen Gegenstand unserer Erörterungen bilden wird, so wird sich, ohne Beeinträchtigung der praktischen Nutzbarkeit dieses Handbuches, doch nicht durchweg eine strenge Trennung von dem öffentlichen Seerecht der Einzelstaaten, mit welchem die Materie, wie wir demnächst sehen werden, in mannigfacher Hinsicht in einem engen Zusammenhang steht, durchführen lassen.

II. Das internationale öffentliche Seerecht ist ebensowenig wie das allgemeine Völkerrecht ein universelles Recht. Die Existenz eines solchen universellen Rechts ist überhaupt nicht denkbar, so lange sich nicht alle Völkerschaften der Erde zu Culturstaaten emporgeschwungen haben; aber auch unter den letzteren stehen die Verschiedenheit der Systeme des religiösen Cultus und die daraus hervorgehenden verschiedenartigen Anschauungen über die allgemeinen Rechte der Nationen und der einzelnen Individuen der Entwickelung nach allen Richtungen hin einheitlicher Rechtsnormen hemmend entgegen.

Das moderne Völkerrecht hat sich unter den christlichen Nationen Europas und den nach europäischem Muster organisirten Staaten Amerikas, in welchen der europäische Völkerstamm der herrschende ist, zu seiner heutigen Gestaltung entwickelt, und innerhalb dieser Grenzen lag bis in die neueste Zeit sein Rechtsgebiet. Seit der Mitte unseres Jahrhunderts hat sich aber dieses Gebiet wesentlich erweitert. Zunächst infolge des Pariser Friedens vom 30. März 1856, durch welchen die Türkei mit in die internationale Rechtsgemeinschaft aufgenommen wurde, und zwar in Gemäßheit des Artikels 7, welcher besagt: „Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Sa Majesté la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Sardaigne declarent la Sublime Porte admise à participer aux avantages du droit public et du concert européen."

Danach adoptirten auch die großen Culturstaaten Ostasiens, Japan und China, unter Aufgebung des Princips der Abschließung ihrer Grenzen gegen den Verkehr nach außen und von außen, in der praktischen Handhabung der dadurch hervorgerufenen internationalen Wechselbeziehungen einen wesentlichen Theil des bis dahin nur von den christlichen Staaten unter einander als verbindlich anerkannten Völkerrechts. Außerdem haben auch eine Reihe anderer Völkerschaften Asiens, Afrikas und der Polynesischen Inseln durch Handels- und Freundschaftsverträge mit den Seemächten Europas und Amerikas, auf Grund deren namentlich constante consularische Vertretungen eingesetzt wurden, wenigstens den Weg zur internationalen Rechtsgemeinschaft beschritten.

Die Anwendung der allgemeinen Normen des Völkerrechts seitens der europäischen und der übrigen nach europäischem Muster organisirten Staaten uncivilisirten Stämmen gegenüber erscheint der Aufgabe der ersteren, die

Consequenzen des Culturzustandes nach Möglichkeit zur Geltung zu bringen, allein entsprechend und daher nothwendig, soweit nicht in einzelnen Fällen eine Abweichung gebieterisch erheischt wird. Freilich ist, auch noch in neuerer Zeit, diese Anschauung keineswegs immer festgehalten worden.

§ 2.
Die Quellen des internationalen Rechts im Allgemeinen.

I. Der Ursprung des internationalen Rechts ist in denjenigen Anschauungen und Normen zu suchen, welche sich mit der Entwickelung des Wechselverkehrs der Völker allmälig Eingang verschafften, zunächst gewiß durch die Anerkennung ihrer Nothwendigkeit für das Bestehen eines internationalen Verkehrs; denn ein solcher ist ohne bestimmt zum Bewußtsein beziehungsweise zum Ausdruck gelangte Anschauungen über das, was dabei Rechtens ist, ebenso wenig denkbar, wie die gesicherte Coexistenz der einzelnen Angehörigen eines und desselben Staates ohne eine gemeinsame verbindliche Rechtsordnung. Darum ist eine internationale Rechtsordnung ebenso wenig entbehrlich wie eine nationale. Zu der Erkenntniß dieser Unentbehrlichkeit trat in den Perioden der höheren Culturentwickelung, ganz besonders aber, als der Geist des Christenthums die Grundsätze des starren Egoismus im nationalen sowohl wie im Völkerverkehr erschüttert hatte, das Bewußtsein einer sittlichen Nothwendigkeit. Vernunft und Moral sind hiernach diejenigen Factoren, in welchen der Ausgangspunkt der internationalen Rechtsordnung zu suchen ist.

Die Klarstellung, Fortentwickelung und äußere Fixirung der Grundsätze, welche den Inbegriff dieser Rechtsordnung bilden, erfolgt theils durch lange Festhaltung und Anwendung derselben, wodurch sie den Charakter von Observanzen gewinnen, theils, jedoch nur bezüglich einzelner Materien, durch förmliche Einigungsacte zwischen verschiedenen Staaten, theils endlich, und nicht in geringem Maße, durch die Wissenschaft.

Das positive Recht entwickelt sich in dem Einzelstaat in ähnlicher Weise aus Gewohnheit, Gesetzen und durch die Doctrin; es wird mit Bezug auf die einzelnen Rechtsfälle interpretirt und angewendet durch die richterliche oder durch die administrative Gewalt. Für die verschiedenen unabhängigen Staaten giebt es weder eine gemeinsame gesetzgebende Gewalt, noch eine über ihnen stehende richterliche Autorität oder Executive. Die Anwendung der Grundsätze des internationalen Rechts in der Praxis des Völkerverkehrs ist daher nur gesichert durch den vernünftigen Willen der Einzel-

staaten, und wenn sie versagt wird, giebt es keine andere Abhülfe als die Anwendung von Gewalt seitens desjenigen Staats beziehungsweise derjenigen Staaten, welche sich durch die Versagung in ihren Interessen verletzt finden und — die Macht haben oder zu haben glauben, die Anerkennung auf dem Wege des Zwanges durchzusetzen.

II. Die Quellen des positiven Völkerrechts im Einzelnen betreffend, treten namentlich folgende Kategorieen hervor:

1) Internationale Observanzen, jedenfalls die älteste Quelle auf diesem Rechtsgebiete, zugleich aber die wichtigste.

2) Der durch besondere Verträge geeinigte internationale Willen. Je größer die Zahl und die Macht der bei derartigen Conventionen betheiligten Staaten ist, um so mehr verliert deren Inhalt den Charakter des particulären Völkerrechts und wird ein Nöthigungsgrund für die übrigen Staaten, sich den festgestellten Grundsätzen ausdrücklich oder stillschweigend zu unterwerfen. Die Genfer Convention vom 22. August 1864, betreffend die Linderung des Looses der im Felddienste verwundeten Militärpersonen giebt hierfür den gewichtigsten Belag; dieselbe, ursprünglich zwischen zwölf Staaten vereinbart, zählt jetzt außer den deutschen Staaten folgende formell verpflichtete Mächte: Belgien, Bolivia, Chili, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Oesterreich, Peru, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden und Norwegen, die Türkei, die Vereinigten Staaten von Nordamerika.[1])

Aber auch die nur zwischen zwei Staaten abgeschlossenen Verträge, welche formell bloß für die beiden contrahirenden Theile verbindlich sind und mithin kein allgemeines Völkerrecht schaffen, bilden doch häufig eine sehr werthvolle äußere Erkenntnißquelle auf unserem Gebiet, insofern sie in der Regel von feststehenden völkerrechtlichen Grundsätzen ausgehen, solche zum Ausdruck bringen, zweifelhafte Punkte interpretiren oder Modificationen begründen. Sie gewinnen im Uebrigen den Charakter einer wirklichen Quelle des allgemeinen Völkerrechts um so mehr, als eine größere Zahl derselben nach demselben Muster zwischen verschiedenen Staaten abgeschlossen wird. Hierher gehören namentlich Auslieferungsverträge, Handels- und Schifffahrtsverträge, Consularconventionen.

3) Gesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w. der Einzelstaaten mit völkerrechtlichem Inhalt, insofern dieselben auf feststehenden Grundsätzen des Völkerrechts beruhen. Hierher sind z. B. zu rechnen die Instructions

---

[1]) Im Uebrigen s. Anlage K und das ausführliche Werk: Lüder, Die Genfer Convention.

for the government of armies of the United States in the field von 1863, die erste Codification des Kriegsrechts für den Landkrieg, entworfen von Professor Franz Lieber in Newyork und, nach Prüfung durch eine militärische Commission, genehmigt von dem Präsidenten Lincoln, eine sehr ausführliche Instruction in 157 Artikeln, über welche Bluntschli bemerkt: „da dieselbe durchweg Sätze ausspricht von allgemeinem völkerrechtlichen Rechtsgehalt, und da die Art ihrer Aussprache in Uebereinstimmung ist mit dem Rechtsbewußtsein der heutigen Menschheit und mit der civilisirten Kriegführung der Gegenwart, so wirkt dieses Edict über die weiten Grenzen der Vereinigten Staaten weit hinaus und trägt erheblich dazu bei, einen wichtigen Bestandtheil des modernen Völkerrechts in humanem und der Nothwendigkeit der Verhältnisse entsprechendem Sinne zu allgemeiner Anerkennung zu bringen."

4) Entscheidungen internationaler Schiedsgerichte, deren Autorität, wenn auch nur für den zur Entscheidung stehenden Fall, durch eine vorangegangene Convention begründet ist. Ebenso wie diesen kann aber auch den unparteiischen Urtheilssprüchen nationaler Gerichtshöfe über völkerrechtliche Fragen der Charakter einer Erkenntnißquelle für das internationale Recht füglich nicht abgesprochen werden; nur gehen diejenigen zu weit, welche vermeinen, daß durch die constante gleichmäßige Rechtsprechung des obersten Gerichtshofes eines Landes völkerrechtliche Principien geschaffen oder völkerrechtliche Controversen in allgemein verbindlicher Weise erledigt werden könnten.

5) Denselben Charakter tragen die Gutachten von unparteiischen Autoritäten auf diesem Gebiet über einzelne Fragen und Fälle, wie denn überhaupt die Casuistik ein sehr wesentliches Hülfsmittel gerade dieses Theils der Rechtswissenschaft ist.

6) Geschichte der internationalen Verhandlungen und Verträge. Hierher ist aus neuerer Zeit u. a. zu rechnen das Projet d'une déclaration internationale concernant les lois et coutumes de la guerre in 56 Artikeln, aufgestellt auf dem internationalen Brüsseler Congreß von 1874 auf die Anregung Rußlands, nebst den Vorverhandlungen und den Sitzungsprotokollen. Der Congreß hat den von Rußland vorgelegten Entwurf wesentlichen Modificationen unterworfen. Eine Ratification ist nicht erfolgt. Wenn daher auch die Declaration keine autoritative Bedeutung hat, so giebt sie doch bedeutsames Material für die Anschauungen über den Charakter des modernen Kriegsrechts. Das Seekriegsrecht ist ausgeschlossen gewesen.

7) Die Wissenschaft als solche, deren eigentliche Aera auf diesem Gebiet, wenn man von der Behandlung einzelner völkerrechtlichen Materien absieht, erst mit dem Anfang des 17. Jahrhunderts beginnt. Die Autorität derselben tritt namentlich da in den Vordergrund, wo eine Anzahl hervorragender Publicisten der verschiedenen Nationen über die Rechtssätze einig sind, und wo diese Uebereinstimmung entweder in den Schriften der einzelnen oder in gemeinschaftlich abgegebenen Resolutionen constatirt wird. Aber auch anderweit läßt sich der hohe Werth unparteiischer Schriften, in welchen die Regeln des internationalen Rechts niedergelegt, begründet und erläutert sind, als der gewichtigsten Zeugnisse für die Anschauungen und Gebräuche der Nationen in ihren Wechselbeziehungen, also für das wirklich geltende Recht, nicht unterschätzen.

Die neueste Doctrin, zum Theil in Verbindung mit Praktikern, sucht namentlich nach zwei Richtungen hin fördernd zu wirken, einmal durch präcise Feststellung und sodann durch Vorschläge zur Reform des Völkerrechts, in ersterer Hinsicht namentlich durch Codifications-Arbeiten. Besonders sind es zwei neuere Verbände, welche eine rege Thätigkeit auf diesem Felde entwickeln, die „Association for the reform and codification of the law of nations" und das „Institut de droit international", dessen Statut im ersten Artikel festsetzt:

L'Institut de droit international est une association exclusivement scientifique et sans caractère officiel.

Il a pour but:

1° De favoriser le progrès du droit international, en s'efforçant de devenir l'organe de la conscience juridique du monde civilisé;

2° De formuler les principes généraux de la science, ainsi que les règles qui en dérivent, et d'en répandre la connaissance;

3° De donner son concours à toute tentative sérieuse de codification graduelle et progressive du droit international;

4° De poursuivre la consécration officielle des principes qui auront été reconnus comme étant en harmonie avec les besoins des sociétés modernes;

5° De travailler, dans les limites de sa compétence; soit au maintien de la paix, soit à l'observation des lois de la guerre;

6° D'examiner les difficultés qui viendraient à se produire

dans l'interprétation ou l'application du droit, et d'émettre, au besoin, des avis juridiques motivés dans les cas douteux ou controversés;

7° De contribuer par des publications, par l'enseignement public et par tous les autres moyens, au triomphe des principes de justice et d'humanité qui doivent régir les relations des peuples entre eux.

III. Da das internationale öffentliche Seerecht ein Theil des Völkerrechts ist, so sind die Quellen des letzteren gleichzeitig nach Maßgabe ihres Inhalts Quellen des ersteren.

§ 3.

Die Quellen des internationalen Seerechts.

I. Die mittelalterlichen Rechtsbücher. Der Ausgangspunkt des heutigen Seerechts ist in denjenigen Grundsätzen zu suchen, welche sich seit der Blüthezeit des europäischen Seehandels im Mittelalter entwickelt und theils unter allen, theils bei einer größeren Zahl der Seeschifffahrt treibenden Nationen, Anerkennung gefunden haben. Von den seerechtlichen Normen der früheren Zeitepochen haben die Rhodischen Seegesetze für das internationale Recht keine Bedeutung, während der rechtshistorische Werth der in den Gesetzbüchern Justinians niedergelegten Grundsätze aus dem Gebiet des Seerechts in gewisser Hinsicht auch für unsere Lehre anerkannt werden muß.

Die seit dem zwölften Jahrhundert bearbeiteten mittelalterlichen Rechtsbücher sind keine Gesetzescodexe, sondern Privatcompendien des geltenden Seerechts ihrer Zeit, die aber sehr bald nach ihrem Erscheinen eine große und verbreitete Autorität gewannen, in der Folge in weiten Bereichen des Seeschifffahrts-Verkehrs als feststehendes Gewohnheitsrecht galten und zum Theil noch heute als solches legis vigorem repräsentiren, ganz besonders auf dem Gebiet des Seehandelsrechts. Ihr Inhalt erstreckt sich indessen auf die gesammte Materie des Seerechts, und auch das öffentliche Seerecht der Jetztzeit enthält noch hier und da Reproductionen ihrer Festsetzungen in einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Modification. Für die Lehre des internationalen öffentlichen Seerechts finden wir allerdings nur geringes Material, was nicht befremden darf, insofern die Bedeutsamkeit einer internationalen Rechtsordnung damals noch nicht zum lebendigen Bewußtsein gekommen war.

Die Uebereinstimmung mannigfacher Grundsätze in den verschiedenen Rechtsbüchern findet seine Erklärung in dem universellen Charakter des Seeschifffahrtsverkehrs. Vorzüglich sind es drei Gebiete der Seeschifffahrt, in denen dieselben entstanden sind.

A. Das Mittelmeer.

Dieses Meer war seit den ältesten Zeiten bis zur Entdeckung von Amerika das Centrum des gesammten Seeverkehrs. Die von den an demselben betheiligten Mittelmeerstaaten angenommenen Rechtsnormen sind zusammengestellt in dem Consolato del mare; die Zeit seiner Emanirung ist zweifelhaft, vermuthlich das 13. oder 14. Jahrhundert; die Sprache ist die catalonische; die ursprüngliche Bezeichnung war „Gesetze von Barcelona"; der Name „Consolat" findet sich erst seit dem 15. Jahrhundert und wird darauf zurückgeführt, daß die Consuln zuerst die Zusammenstellung als maßgebendes Gewohnheitsrecht anerkannten. Ueber die Entstehungsgeschichte fehlte es an feststehenden Daten; als Ort der Emanirung pflegt Barcelona angenommen zu werden, von anderen Marseille; die erste Druckausgabe datirt aus dem Jahre 1494 (Barcelona) Das umfassende Werk hat für das moderne europäische Seerecht keine geringere Bedeutung als diejenige, welche den Rechtsbüchern Justinians für das heutige Civilrecht innewohnt, und auch in denjenigen Staaten, welche ein codificirtes Seerecht besitzen, wird in der Doctrin nicht minder als in der Rechtsprechung die Autorität seiner Sätze als subsidiäres Recht anerkannt und vielfach für die Auslegung benutzt.

B. Das Atlantische Meer.

Die Rechtsregeln sind enthalten in den Rooles d'Oleron, einer wahrscheinlich um das Jahr 1100 in altfranzösischem Dialekt herausgegebenen Zusammenstellung, über deren Entstehung im Uebrigen auch Dunkel herrscht; sie enthält nicht das Seerecht der Insel Oléron, sondern dasjenige der westfranzösischen Häfen, und bildet die Grundlage des heutigen französischen und englischen Seerechts; aber auch ihr Gewicht als Erkenntnißquelle des Seerechts überhaupt geht weit über die Grenzen dieses Gebiets, in welchem es als eigentliches Gewohnheitsrecht anerkannt wurde, hinaus.

Das Seerecht von Damme oder Westcapelle ist nur eine wörtliche Uebersetzung der ersten 24 Artikel der Rooles d'Oleron für die Niederlande.

C. Die Nord- und Ostsee.

Die eigentliche Grundlage der deutschen und skandinavischen Seerechte bildet das Seerecht von Wisby, eine Privatarbeit, in niedersächsischer Mundart verfaßt, was seine Erklärung darin findet, daß zur Zeit ihrer wahrscheinlich in Wisby auf Gothland in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts erfolgten Bearbeitung die deutschen Hansestädte im Seehandel das Uebergewicht hatten.

II. In den codifizirten Seerechten, deren wir schon seit dem Ende des Mittelalters namentlich in Deutschland eine große Zahl finden, spielen die Verhältnisse des internationalen Seeverkehrs eine nennenswerthe Rolle noch weniger wie in den vorgedachten Rechtsbüchern. Eine Ausnahme macht nur die französische Marine-Ordonnanz von 1681, welche, zum Theil beruhend auf dem in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts emanirten Guidon de la Mer, eine äußerst werthvolle und erschöpfende Behandlung des gesammten Seerechts giebt und auf den verschiedenen Gebieten desselben in Frankreich auch noch heut eine subsidiäre Geltung hat, während ihre Normen in den späteren Gesetzen nach vielen Richtungen hin fortleben; die fünf Bücher desselben handeln über folgende Gegenstände: 1) des officiers de l'amirauté et de leur juridiction; 2) des gens et des bâtiments de mer; 3) des contrats maritimes; 4) de la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer; 5) de la pêche qui se fait en mer.

III. Eine hochwichtige Erkenntnißquelle ist ferner der Inhalt der maritime Verhältnisse betreffenden, beziehungsweise mit behandelnden internationalen Verträge und sonstigen Acte. Dahin gehören namentlich Handels- und Schifffahrtsverträge, Fischereiverträge und Consularconventionen. In den neueren Handels- und Schifffahrtsverträgen pflegt namentlich über folgende Punkte pactirt zu werden: Reciproke Zulassung der beiderseitigen Handels- beziehungsweise auch der Kriegsschiffe in allen oder nur in einzelnen Häfen der contrahirenden Theile; Asylrecht in besonderen Fällen, namentlich bei Seenoth; Behandlung der Schiffe der beiderseitigen Theile nach dem Meistbegünstigungs-Verhältniß; die Befugniß zum Betrieb der Küstenfrachtschifffahrt, welche in der Regel den Schiffen des anderen Theils versagt ist; die Anerkennung der Nationalität der Schiffe nach Maßgabe der Gesetze des Landes, dessen Flagge sie führen, sowie Anerkennung der Schiffspapiere in Bezug auf Nationalität und Raumgehalt; Bestimmungen über Ein- und Ausclariren, über Abgaben, namentlich

Tonnen-, Lootsen-, Hafen- ꝛc. Gebühr und Zölle, über Löschen und Laden, die Jurisdictions- und polizeilichen Verhältnisse über die Schiffsbesatzungen; Hülfeleistung bei Schiffbruch und Strandungen; Embargo und Angarien; Verhalten der Kriegsschiffe; Auslieferung von Deserteuren der Handels- beziehungsweise auch der Kriegsmarine; Ceremoniell; die für den Fall eines Krieges des einen oder anderen Theiles mit einer dritten Macht beziehungsweise zwischen den beiden contrahirenden Theilen zu beobachtenden Normen, namentlich über Prisenrecht, Blockade, Kriegscontrebande und Visitation.

Die deutscher Seits abgeschlossenen und noch gültigen Consularconventionen und Handels- und Schifffahrtsverträge sind enthalten in der Zusammenstellung: „Deutsche Consularverträge. Abdruck der vom deutschen Reiche, vom früheren norddeutschen Bunde, vom früheren deutschen Zoll- und Handelsverein und von einzelnen deutschen Bundesstaaten mit auswärtigen Staaten über die Befugnisse der Consuln abgeschlossenen, zur Zeit in Kraft bestehenden Vereinbarungen. Berlin 1878." Die Zusammenstellung enthält die Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge und die besonderen Consularconventionen mit der Argentinischen Republik, Belgien, Chile, China, Columbien, Costa Rica, Dänemark, der Dominikanischen Republik, Frankreich, Griechenland, Großbritannien und Irland, Guatemala, Italien, Japan, Liberia, Mexiko, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Persien, Portugal, Rußland, Salvador, Schweden und Norwegen, Siam, Spanien, Tonga, der Türkei, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Zanzibar. — Dazu sind gekommen der Freundschaftsvertrag mit den Hawaiischen Inseln vom $\frac{\text{25. März}}{\text{19. September}}$ 1879 (R. G. Bl. 1880 S. 121 ff.) und mit Samoa vom 24. Januar 1879 (R. G. Bl. 1881 S. 29 ff.); sodann die Handelsconvention mit Rumänien vom 14. November 1877 (R. G. Bl. 1881 S. 199 ff.).

Von dem Commandanten S. M. Schiffes „Ariadne" sind ferner, nach den zahlreichen Präcedenzfällen anderer Nationen, im Jahre 1878 einige Verträge mit verschiedenen Inselgruppen der Südsee durch Vereinbarung mit den betreffenden Häuptlingen vorbereitet worden; nämlich am 12. November 1878 mit dem König Jacopo von Funafuti auf den Ellice-Inseln und am 29. desselben Monats mit den Oberhäuptlingen von Jaluit und der Ralick-Gruppe (Theil der Marshall-Inseln).[1])

---

[1]) S. Drucksachen des deutschen Reichstags von 1879 Nr. 239.

Hierher gehört auch das Protokoll zur Regelung des Handels- und Schifffahrtsverkehrs im Sulu-Archipel, vereinbart zwischen den Bevollmächtigten Deutschlands, Spaniens und Großbritanniens am 23. Mai 1877.[1])

Von besonderer Wichtigkeit sind die zwischen einer größeren Zahl von Seemächten zu verschiedenen Perioden getroffenen principiellen Vereinbarungen beziehungsweise abgegebenen Collectiv-Erklärungen über maritime Verhältnisse. Hierher gehören namentlich:

1) Die auf Anregung Rußlands in den Jahren 1780 und 1800 zwischen den nordischen Mächten vereinbarten beziehungsweise in der Folge von zahlreichen anderen Staaten acceptirten Declarationen über die Rechte der Neutralen im Seekriege, bekannt unter der Bezeichnung der Declarationen der bewaffneten Neutralität.[2])

2) Die Pariser Declaration vom 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht, festgestellt bei Gelegenheit des Pariser Friedenscongresses unter den Vertragsmächten (Großbritannien, Frankreich, Italien, Rußland, der Türkei, Preußen und Oesterreich) und in der Folge acceptirt von sämmtlichen größeren Seemächten mit Ausnahme von Spanien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Mexiko. (Anlage H.) Die Declaration reproducirt zum Theil die bereits im Jahre 1780 zwischen den nordischen Mächten festgesetzten Principien.

3) Die Londoner Convention vom 13. Juli 1841 zwischen Preußen, Oesterreich, Rußland, Frankreich, Großbritannien und der Pforte, betreffend die Schließung der Dardanellen und des Bosporus für Kriegsschiffe aller Nationen, aufrecht erhalten beziehungsweise modificirt durch Artikel 10 des Pariser Friedensvertrages vom 30. März 1856 und den Londoner Vertrag vom 13. März 1871.

4) Der Londoner Vertrag vom 20. Dezember 1841 zwischen den damaligen fünf europäischen Großmächten (von Frankreich indeß nicht ratificirt) wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern; an Stelle Preußens ist das deutsche Reich eingetreten mittels Uebereinkommens vom 29. März 1879. (Anlagen B. und C.)

---

[1]) Centralblatt für das Deutsche Reich von 1877 Nr. 20; auch im M.-V.-Bl. S. 74.

[2]) Ueber die erstere s. bei de Cussy, Bd. II. S. 34 ff., über die zweite daselbst S. 191 ff. Auf den Inhalt wird bei den einzelnen Materien zurückgekommen werden.

5) Die Additional-Artikel zur Genfer Convention von 1864, betreffend die Linderung des Looses der im Felddienste verwundeten Militärpersonen, vom 20. Oktober 1868, in deren Artikeln 6 bis 13 die Verhältnisse für den Seekrieg geregelt sind. (S. Anlage K. und § 37. VII.)

IV. Reiches Material für die Feststellung des positiven internationalen Seerechts bieten ferner diejenigen Gesetze, Reglements, Erlasse, Instructionen ꝛc. der Einzelstaaten, in welchen für dessen Gebiet Normen gegeben sind. Die Marine-Ordonnanz Ludwigs XIV. von 1681 hat bereits Erwähnung gefunden. Ferner sind hier zu erwähnen Caperei-, Blockade- und Prisenreglements, die Consulargesetzgebung der einzelnen Staaten, Neutralitätserklärungen, aus der britischen und amerikanischen Gesetzgebung insbesondere die Foreign Enlistments Acts. Allen derartigen Acten muß ein hervorragender Werth für die Erkenntniß der Lehre namentlich insoweit beigemessen werden, wie in ihnen gleichmäßige Grundsätze zum Ausdruck gelangt sind;[1]) hierdurch gewinnen sie eine autoritative Bedeutung auch für die Wechselbeziehungen des internationalen maritimen Verkehrs. — Namentlich tritt dies hervor bei den Verordnungen der Einzelstaaten zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See, als deren ursprüngliches Muster allen Staaten die englischen Regulative von 1862 gedient hatten, insofern dieselben ohne einen förmlichen internationalen Einigungsact doch überall gleichen Inhalts sind.

V. Die Rechtsprechung auf dem Gebiet des internationalen Seerechts, insbesondere in Prisensachen, deren Autorität indeß, namentlich von englischen und amerikanischen Praktikern und Publizisten, oft überschätzt wird.[2]) Prisengerichte sind keine internationalen Gerichtshöfe;

---

[1]) „When the institutes of great maritime countries agree upon a question of International Maritime Law, they constitute a tribunal from which there can rarely, if ever, be any appeal.“ Phillimore, I. § 56.

[2]) U. a. von Vernon Harcourt (Historicus), welcher in seinen in den Sitzungen des Royal united service Institution vom 9. und 30. Juni 1865 gehaltenen Vorträgen über Rechte und Pflichten der Neutralen in Kriegszeiten (franz. Uebers. in der Revue maritime et coloniale Bd. 19, S 499 ff. und Bd. 20, S. 425 ff.) auseinandersetzt, wie solche Entscheidungen als die bedeutsamste Quelle des internationalen Seerechts zu erachten seien, und es eigenthümlich findet, daß fast kein einziger Publicist des Continents der Autorität derselben (in specie der Entscheidungen britischer und amerikanischer Prisengerichte) hinreichend Beachtung schenke. Er erkärt sich das aus dem Umstande, daß die englische Sprache den meisten dieser Publicisten nicht geläufig sei (!).

es soll ihnen zwar das Völkerrecht als Richtschnur dienen; in erster Linie pflegen sie aber, soweit nicht durch Staatsvertrag vereinbarte Grundsätze bindende Directiven geben, die in den Gesetzen und Reglements ihrer Nation niedergelegten völkerrechtlichen Normen in Anwendung zu bringen, und es ist keinerlei Garantie dafür gegeben, daß die letzteren immer dem Wesen der internationalen Beziehungen entsprechen; ferner steht auch die Elasticität der meisten Principien des Seekriegsrechts einer völlig parteilosen Anwendung desselben durch nationale Gerichte hindernd entgegen, und nicht unberechtigt bemerkt Bulmerincq:[1]) „Nous possédons de nombreuses décisions des tribunaux de prises; mais jusqu'à présent celles-ci ont rarement servi à faire un droit généralement en vigueur, parce qu'elles se basent trop sur un point de vue national, et sont inspirées par des intérêts nationaux — — la conformité des décisions anglaises et américaines a peu d'importance internationale, puisque les tribunaux américains de l'aveu même des Anglais et des Américains, appliquent souvent, sinon presque toujours, le droit anglais." Ebenso hebt Heffter[2]) hervor, wie nicht etwa dasjenige, was der Gerichtshof eines Landes, wenn auch von noch so hoher Autorität, angenommen habe, einen völkerrechtlichen Grundsatz ohne anderes beglaubigen könne. (S. auch oben § 2. II. 4.) Immerhin aber bieten die geistvollen Urtheilssprüche eines Sir William Scott (Lord Stowell) und des amerikanischen Prisenrichters Story in vielen Beziehungen werthvolles Material für die Erkenntniß des internationalen Prisenrechts.

VI. In weit höherem Grade gilt dies aber von der in den Schriften unparteiischer Publicisten niedergelegten Doctrin auf diesem Rechtsgebiete, wie dieselbe theils in den Werken über allgemeines Völkerrecht, theils in denjenigen über das internationale Seerecht im Besonderen, theils in Abhandlungen über einzelne Theile des letzteren enthalten ist.

VII. Als Hülfsmittel treten dazu Quellensammlungen und Zusammenstellungen von charakteristischen Rechtsfällen.

---

1) S. 214, 215.

2) § 8; auch Calvo, I. § 22 und Cauchy, II. S. 147 ff.

Erster Theil.

Seerecht im Zustande des Friedens.

I. Abschnitt.

Souveränetät über das Meer.

§ 4.

Freiheit des Meeres.

I. Wenngleich im Alterthum dann und wann von einzelnen Nationen in der Blüthe ihrer Macht ein Exclusivrecht auf den Schifffahrtsverkehr in gewissen Meeren geltend gemacht wurde, so rechnete doch das Römische Recht grundsätzlich das Meer zu denjenigen Objecten, welche, dem Naturrecht gemäß, allen gemeinsam zugehören.[1]) Der Gedanke an ein Hoheits- beziehungsweise Eigenthumsrecht am Meere fand sich erst im Mittelalter, als für den Römischen Kaiser, als den Herrn der Welt, die Herrschaft über das ganze Weltmeer in Anspruch genommen wurde. Das moderne Völkerrecht erkennt die Freiheit des Meeres im Princip unumwunden an. Demungeachtet treten auch noch in neuerer Zeit, wenn schon sehr vereinzelt, Prätensionen zu Tage, welche mit diesem Princip nicht im Einklang stehen. Um deren Unwerth ermessen zu können, erscheint ein gedrängter Rückblick auf diejenigen Perioden angezeigt, in welchen Souveränetätsrechte über Meeresgebiete im weitesten Umfange geltend gemacht wurden.

---

[1]) Namentlich l. 2 § 1 D. de div. rer.: — Et quidem naturali jure omnium communia sunt illa: aër, aqua profluens et mare, et per hoc litora maris;" l. 13 § 7 D. de injuriis; „Et quidem mare commune omnium est et litora sicuti aër. — Nur einzelne Theile des Meeres konnten durch factische Ausscheidung, für die Dauer des Bestehens derselben, Gegenstand des Privatrechts werden. Näheres darüber bei Cauchy, I. S. 175 ff.

II. Von eingreifendster Bedeutung war, bei Beginn des Zeitalters der großen Entdeckungen auf dem Seewege, die Einmischung der Römischen Curie, indem Papst Alexander VI. mittels zweier im Jahre 1493 erlassener Bullen die Herrschaft über alle von Columbus entdeckten Länder und Inseln den vereinigten Kronen von Castilien und Arragonien (Spanien), beziehungsweise alle neu entdeckten und in Zukunft neu zu entdeckenden Länder und Inseln westlich von einem durch die Cap Verdischen Inseln laufenden Meridian denselben Kronen und diejenigen östlich von dieser Linie der Krone Lusitanien (Portugal) übertrug. Auf diese Uebertragung gründeten beide Theile lange Zeit hindurch ihre Exclusivansprüche auf Neuentdeckung und Erwerbung von Ländern und Meeren; insbesondere leitete Portugal aber auch daraus für sich das Monopol auf den afrikanischen und den ostasiatischen Seehandel her.[1])

III. Die Prätensionen der Iberischen Staaten hielten indessen andere Nationen keineswegs ab, gleichfalls Ansprüche auf die Herrschaft über Meeresgebiete zu erheben, welche auch nicht selten, häufiger freilich gezwungen als freiwillig, internationale Anerkennung fanden, sowie auch Länder und Meere neu zu entdecken und als ihr Eigenthum in Anspruch zu nehmen;[2]) namentlich traten hervor: die Mittelmeerstaaten, Holland, die Skandinavischen Mächte und England. Die Folgen waren naturgemäß fortgesetzte Reibungen, Fehden und Kriege; nur in einem Punkte herrschte stets die ungetheilteste Uebereinstimmung, nämlich in der gänzlichen Nichtachtung der neuentdeckten Völkerstämme. Hervorzuheben sind:

a. Die Mittelmeerstaaten.

Die Türkei nahm die Herrschaft über alle, ihre Ländergebiete angrenzenden Meere, insbesondere auch über das Schwarze Meer, in Anspruch (s. auch § 5 VI.); Genua diejenige über das Ligurische, Venedig die über das Adriatische Meer, gegen die Verpflichtung der Republik zum Schutz des Seehandels gegen Saracenen und Piraten.

---

1) Wenn die päpstlichen Bullen den Rechtstitel für Neuerwerbungen abgaben, so bereitete der Erwerbsmodus am wenigsten Verlegenheiten. So durchwanderte Bilbao im Jahre 1615 die Landenge von Panama, entdeckte die Südsee und nahm von derselben für die spanische Krone Besitz in der Weise, daß er, eine Fahne mit dem Bilde der heiligen Jungfrau und ein Schwert in den Händen tragend, bis zu den Knieen in die Fluth stieg und die Besitzergreifung proclamirte.

2) Ausführliche historische Daten u. a. bei Azuni, I. S. 22 ff. und bei Rau, §§ 87 ff., woselbst auch die Literatur.

b. Die Skandinavischen Mächte.

Schon im Jahre 1432 hatte König Erich von Dänemark und Norwegen dem König von England erklärt, daß in den norwegischen Meeren von Alters her Niemand die Fischerei oder den Handel betreiben dürfe, außer mit Königlicher Specialerlaubniß. In der Folge wurde jedoch das Recht zu diesem Betriebe für englische Unterthanen durch mehrere Staatsverträge, welche abwechselnd theils gehalten theils für unverbindlich erklärt wurden, anerkannt; es handelte sich namentlich um die Meeresgebiete um Island und die hohen Erträge der Walfischerei. Zahlreiche Verträge beweisen, daß auch noch im 17. Jahrhundert das imperium der dänischen Könige über die Meeresgebiete in der Umgebung von Island und Grönland anerkannt wurde.

c. England.

Seit der Regierung König Edgards (959—975)[1]) pflegten Englands Herrscher die Souveränetät über alle Meere um England „mare Anglicanum circumquaque" in der weitesten Ausdehnung in Anspruch zu nehmen, und wenn auch gelegentlich Königin Elisabeth erklärte, die Benutzung des Meeres und der Luft sei allen gemeinsam, keine Nation und keine Privatperson könne ein Recht auf den Ocean haben, weil weder Natur noch Gewohnheit die Occupation zuließen, so war das nur ein vereinzelter Lichtblick, dessen Ausgangspunkt in den handelspolitischen Verhältnissen der damaligen Zeit lag. Ueber den später von der englischen Krone eingenommenen Standpunkt s. unter IV.

IV. Zur wissenschaftlichen Erörterung kam die Frage von der Souveränetät über das Meer im Anfange des 17. Jahrhunderts, und zwar zuerst in der im Jahre 1609 erschienenen Tendenzschrift des Holländers Hugo Groot (Grotius): „Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia."[2]) Der Zweck der Arbeit war der Nachweis der Berechtigung der Holländer zum Handelsbetrieb nach Indien gegen die auf die päpstlichen Bullen von 1493 gestützten Bestrebungen der Portugiesen.[3]) Die Ausführungen des Grotius waren bahnbrechend

---

[1]) Schanz, Englische Handelspolitik, Bd. I. S. 354.

[2]) Die Schrift erschien zuerst anonym zu Utrecht; die zweite Ausgabe 1616 unter dem Namen des Verfassers.

[3]) Grotius erklärt mit Bezug darauf: „Donatio nullum habet momentum in rebus extra commercium positis. Quare cum mare aut jus in eo navigandi proprium

für das Princip von der Freiheit des Meeres; der berühmte Verfasser, der zuerst das internationale Recht in seinem ganzen Umfang durch sein epochemachendes Werk „De jure belli ac pacis“ zu einer selbstständigen Wissenschaft erhob, leugnet jede Souveränetät über das offene Meer oder Theile desselben. [1])

Daß die Grotiussche Schrift bei denjenigen Nationen, welche dem von ihm aufgestellten Princip widerstreitende Rechte beanspruchten, gewaltigen Widerspruch hervorrief, lag nicht in dem Mangel überzeugender Begründung, sondern in der zutreffenden Einsicht, daß die praktische Durchführung der von Grotius entwickelten Grundsätze die Beseitigung aller Exclusivrechte und mithin einen Umschwung im internationalen Seeverkehr präsumtiv zum Nachtheil der Exclusivberechtigten beziehungsweise derjenigen, welche sich dafür hielten, zur Folge haben mußte. Carl I. von England forderte von der holländischen Regierung die Bestrafung des Grotius und schrieb bei dieser Gelegenheit an seinen Gesandten im Haag: „First we hold it a principle not to be denied, that the king of Great Britain is a monarch at land and sea to the full extent of his dominions, and that it concerneth him as much to maintain his sovereignty in all the british seas as within his three kingdoms; because without that these cannot be kept safe, nor he maintain his honour and due respect with other nations. But commanding the seas, he may cause his neighbours and all countries to stand upon their guard, whensoever he thinks fit. To such presumption Mare liberum gave the first warning-piece, which must be answered by a defence of Mare clausum, not so much by the discourses as by the louder language of a powerfull navy, to be better understood, when overstrained patience seeth no hope of preserving her right by other means.“ Er veranlaßte in der Folge die Bearbeitung einer Gegenschrift „Mare clausum“, welche 1635 zu London unter der Autorschaft von Selden erschien. Selden sucht in dem ersten Theil seines, in den Ausführungen geistvoll gehaltenen Werkes den Nachweis zu führen, daß nach Natur- und Völkerrecht das Meer nicht allen gemeinsam sei, sondern gerade so

---

nulli dominium esse possit, sequitur neque dari a Pontifice neque a Lusitanis accipi potuisse. Praeterea cum supra relatum sit ex omnium sani judicii hominum sententia Papam non esse dominum totius orbis ne maris quidem.“

[1]) Weitere Literatur über das mare liberum s. bei Rau, § 69.

wie Landgebiet Object des Eigenthums sein könne, und im zweiten Theil, dessen Tendenz der Beweis der Exclusivberechtigung der Engländer zum Betrieb des Heringsfanges in der Nordsee ist, nach dem Vorgang von Albericus Gentilis,[1]) daß das Meer um England „circumquaque“ Pertinenz des Landes und der König von England Herr desselben im ausgedehntesten Umfang seiner Gebiete sei.[2]) Carl I. brachte aber auch die von ihm in Anspruch genommene und von Selden vertheidigte Herrschaft über die Nordsee, speciell das Exclusivrecht auf die Heringsfischerei in derselben, den Holländern gegenüber zur praktischen Geltung, „by the louder language of a powerfull navy.“ Schon im Jahre 1636 entsendete er eine Flotte von 60 Schiffen in die Nordsee, um die Holländer aus den Fischereirevieren zu verdrängen, und erlangte die Genugthuung, daß die letzteren sich die Erlaubniß erwirkten, gegen Zahlung eines jährlichen Tributs die Fischerei in der Nordsee fernerhin betreiben zu dürfen. Später wollte namentlich Cromwell das „Britannia rules the waves“ zur Geltung und Anerkennung bringen. Kategorisch erklärte er: England dürfe nicht dulden, daß ohne seine Genehmigung auf dem Ocean eine andere Flagge als die britische wehe.[3])

---

[1]) De advocatione hispanica (1613) lib. I. cap. VIII.

[2]) Weitere Literatur über das mare clausum s. bei Rau, §§ 70 ff., speciell mit Bezug auf die Meere um England in den §§ 79—81. Valin bemerkt mit Bezug auf die Seldensche Schrift: „A la vérité il n'est pas possible de défendre avec plus d'esprit et d'adresse une cause de cette nature; mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puisse facilement réfuter.“ (II. S. 686).

[3]) Durch die von ihm unterm 9. Oktober 1651 erlassene Navigationsacte suchte Cromwell den Grund für die maritime Machtstellung seines Landes zu legen. Als ältester Vorläufer der Navigationsacte ist zu verzeichnen ein Parlamentsbeschluß vom 12. November 1390, nach welchem englische Kaufleute nur englische Schiffe befrachten sollten, der jedoch schon im folgenden Jahre dahin modificirt wurde, daß englische Kaufleute an fremden Hafenplätzen, wenn nicht hinreichend englische Schiffe da waren, auch fremde zu befrachten ermächtigt wurden. Aus den Festsetzungen der Acte von 1651 ist hervorzuheben: Von außereuropäischen Plätzen dürfen Waaren aller Art nach England und nach allen englischen Besitzungen nur auf Schiffen englischer Nationalität, deren Capitäne und dreiviertel der Besatzung englische Unterthanen sind, verladen werden — bei Strafe der Confiscation von Schiff und Ladung. Europäische Waaren dürfen, unter demselben Präjudiz, im Falle des Zuwiderhandelns nach England und nach allen englischen Besitzungen nur gebracht werden von englischen Schiffen oder von Schiffen des Landes,

In Betreff der Forderungen wegen ceremonieller Anerkennung der maritimen Souveränetätsrechte s. § 25.

IV. Eine allgemeine Anerkennung in der Praxis sowohl wie in der Doctrin fanden die von Grotius aufgestellten Principien erst nach fast anderthalb Jahrhunderten, isolirter Verirrungen der späteren Zeit hier nicht näher zu gedenken.[1])

Phillimore kann heut zu Tage nur constatiren: „the reason of the thing, the preponderance of authority, and the practice of nations, have decided, that the main ocean, inasmuch as it is the necessary highway of all nations, and is from its nature incapable of being continously possessed, cannot be the property of any one State;“[2]) ebenso Twiß mit Bezug auf die früheren Prä-

aus welchem die Waaren herstammen oder zuerst verschifft werden können. Seefische und sonstige Producte des Fischfangs dürfen nach England nur von Schiffen des Landes gebracht werden, dessen Unterthanen sie gefangen bezw. bereitet haben; dergleichen Gegenstände dürfen, wenn sie von englischen Fischern gefangen bezw. zubereitet sind, nur auf englischen Schiffen exportirt werden. Erhöhte Einfuhrzölle für die an Bord fremder Schiffe nach England eingeführten Waaren. Erneuerung des bereits von der Königin Elisabeth erlassenen Verbots des Küstenhandels für Fremde.

Die Acte richtete sich vorzüglich gegen den holländischen Zwischenhandel; Holland legte auch sogleich Protest ein; die Aufforderung zur Zurücknahme der Acte blieb aber ohne Erfolg, und so brach zwischen beiden Staaten der Krieg aus, der im Jahre 1654 mit dem Sieg Englands schloß. In dem folgenden Decennium brachte aber der erneute Kampf für die Holländer derartige Erfolge mit sich, daß England in dem Frieden von Breda (1667) sich dazu verstehen mußte, die Acte zu Gunsten der Holländer einzuschränken. Auch den deutschen Hansestädten wurden in der Folge zeitweise Concessionen gemacht. Weitere wesentliche Modificationen erlitt die Acte erst, als nach dem Unabhängigkeitskampf der Vereinigten Staaten von Nordamerika deren Congreß (1787) eine analoge Acte gegen die ausländische Frachtfahrt erlassen hatte. Aus Anlaß der sodann in den ersten beiden Decennien dieses Jahrhunderts auch von anderen Mächten geübten Retorsion wurde die Acte in ihren wesentlichen Bestimmungen allmälig durch eine Reihe von Handels- und Schifffahrtsverträgen mit amerikanischen und europäischen Staaten, welche das System der gegenseitigen Gleichstellung fremder und einheimischer Schiffe zur Durchführung brachten, beseitigt.

[1]) Als eine solche mag nur kurz Erwähnung finden, daß Rußland noch im Jahre 1822 die Souveränetät über den nördlich vom 51. Breitengrad belegenen Theil des stillen Oceans, das Kamschatkische oder Behringsmeer in Anspruch nahm, hierbei aber auf eine entschiedene Zurückweisung seitens der Vereinigten Staaten von Nordamerika stieß.

[2]) I. § 172.

tensionen: „All these pretensions are now matter of history.“ [1]) Die heutige Rechtsanschauung läßt sich dahin zusammenfassen: Ein Eigenthums- oder ein Hoheitsrecht an dem Meere, insofern dasselbe nicht Gegenstand des Besitzes oder der Herrschaft sein kann, existirt weder, noch kann ein solches erworben werden. Die Benutzung des offenen Meeres zu politischen, gewerblichen und wissenschaftlichen Zwecken steht allen Nationen zu und kann keiner untersagt werden. Auch die exclusive Benutzung einzelner Meeresgebiete von einer Nation seit unvordenklicher Zeit, wobei man irriger Weise von einem unvordenklichen Besitzstande spricht, begründet ein Exclusivrecht ebenso wenig, wie Nichtausübung des Rechts seit unvordenklicher Zeit dessen Verlust zur Folge haben kann. [2]) Streitig ist, ob ein Vertrag, in welchem ein Staat auf die Ausübung des ihm grundsätzlich zustehenden Rechtes auf Benutzung des Meeres für sich beziehungsweise seine Unterthanen verzichtet, als verbindlich angesehen werden kann. Die meisten Publicisten erkennen die Verbindlichkeit solcher Vereinbarungen für die Contrahenten selbst an; von älteren namentlich Grotius, [3]) Vattel, [4]) G. F. v. Martens, [5]) Klüber, [6]) von neueren Phillimore, [7]) Twiß [8]) u. a. m. Dagegen erachtet Hautefeuille [9]) mit einigen anderen, wie Bergé, [10]) alle Verträge, in welchen auf eine Benutzung des Meeres verzichtet wird, für unverbindlich. Seine, diese Meinung begründenden und vieles Beachtenswerthe enthaltenden Ausführungen sind aber nicht überzeugend und nicht geeignet, die entgegenstehende Auffassung zu widerlegen; Hautefeuille hält auch das „empire de la mer“ und den „usage de la mer“ nicht streng auseinander und kommt so zu dem Resultat, daß derartige Verträge nur so lange in Kraft beständen, wie es dem verpflichteten Contrahenten beliebe. Wir können nur der Auffassung beitreten, daß die Vereinbarungen dem Mitcontrahenten gegenüber rechtsverbindlich sind, weil solches allein den allgemeinen Principien über die Verbindlichkeit völkerrechtlicher Verträge entspricht. [11]) Dagegen kann durch stillschweigen-

---

[1]) I. § 183.

[2]) Vattel, I. §§ 95 und 285; Hautefeuille, Histoire S. 24 und Droits et devoirs I. S. 225 und 226; Heffter, § 74; Geßner, D. d. N. S. 20.

[3]) De jure belli ac pacis l. 2. c. 3. § 15. — [4]) I. § 284. — [5]) Précis I. S. 149. — [6]) § 132. — [7]) I. §§ 172—174. — [8]) I. §§ 175, 176.

[9]) Histoire S. 24, 25.

[10]) I. S. 152.

[11]) S. darüber namentlich bei Heffter, §§ 94, 98 und 99.

den Consens aller übrigen Interessenten ein solches Exclusivrecht nicht begründet werden.[1])

§ 5.

Nationale Gewässer.

I. Das Princip von der Freiheit des Meeres ist nach verschiedenen Richtungen hin Modificationen unterworfen, theils im Interesse des internationalen Seeverkehrs überhaupt, theils in demjenigen der einzelnen an diesem Verkehr betheiligten Nationen. In ersterer Hinsicht sind namentlich hervorzuheben: die Regeln über die Verpflichtungen der Seeschiffe bezüglich des Nachweises ihrer Nationalität, die Vorschriften über das Verhalten der Schiffe zur Verhütung von Collisionen, über die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen u. s. w. Die Institutionen und Regeln, welche sich nach dieser Richtung hin als nothwendig für den Rechtsschutz im Seeverkehr ergaben, stellen sich nicht als Einschränkungen der freien Benutzung des Meeres dar, sondern als Mittel, das Princip von der allseitigen freien und ungestörten Benutzung dieses großen Theils der Erdoberfläche zu den verschiedensten Zwecken zur Geltung zu bringen.

Anders die Modificationen der zweiten Art, nämlich diejenigen besonderen Rechte, welche auch das moderne Völkerrecht allen Seestaaten beziehungsweise einzelnen derselben an gewissen Theilen des Weltmeeres und in einzelnen Meeren, welche sich in äußerlich erkennbarer Weise vom Weltmeer abgrenzen, einräumt.[2]) Diese sollen der Gegenstand der folgenden Erörterungen sein.

A. Das Küstenmeer.

II. Der Vorbehalt des Küsten- oder Territorialmeeres (territoire maritime, mer territorial, territorial waters), d. i. des offenen Meeres vom Strand ab bis zu einer gewissen Entfernung, als nationales Gebiet des Staats, dessen Küsten es bespült, verbunden mit der Fiction, daß diese Meerestheile eine Fortsetzung des Landgebiets seien, wird begründet:

a. durch die Möglichkeit und Nothwendigkeit, zur Sicherung des

---

[1]) S. auch Hautefeuille, a. a. O. und Geßner, a. a. O. Anm. 4 im Gegensatz zu Vattel.

[2]) Cauchy, I. S. 37 ff.

Landgebiets vom Strand aus nach See zu den Besitz mit Ausschließung anderer, insbesondere einen Grenzschutz (Küstenschutz), ausüben zu können;

b. durch das Bedürfniß, in diesem Seegebiet die unerläßliche Verkehrscontrole der ein- und auslaufenden oder zu Anker gehenden Schiffe im politischen, finanziellen, gewerblichen und polizeilichen Interesse zu üben;

c. endlich, und nicht zum geringsten, dadurch, daß die Existenz der großen Mehrzahl der Küstenbewohner diesen Vorbehalt erheischt.

Hautefeuille[1]) bemerkt in dieser Hinsicht sehr zutreffend: „Admettre la liberté des mers territoriales serait annéantir les bases actuelles du commerce internationale et priver la plupart des états navigateurs des avantages immenses, qu'ils tirent de leur trafic. Aussi tous les traités sans exception, qui se sont occupés des interêts commerciaux, ont reconnu aux nations le droit de dicter des lois dans toutes les mers territoriales, qui baignent leurs côtes; c'est à dire, q'ils ont sanctionné le domaine souverain de la nation sur cette partie de l'Ocean. Cette exception au principe général de la liberté des mers ne porte aucune atteinte au principe lui-même; l'usage de l'Ocean pour la navigation et la pèche de la haute mer reste libre et commun à tous. Tous peuvent aller sans entraves, dans les régions les plus éloignées, commercer avec tous les peuples; tous peuvent poursuivre les poissons, qui habitent loin des côtes, sans que nul puisse y mettre obstacle. L'Ocean est donc libre, mais l'espace étroit, qui baigne le littoral, est réservé; il est proprieté du domaine souverain d'une nation qui peut en exclure les autres, il n'est pas libre.“

Es handelt sich bei dem Vorbehalt des Küstenmeeres nicht um ein Eigenthumsrecht, ein dominium, wie solches dem Staat an den Meeresufern zusteht,[2]) sondern um ein imperium und als Ausfluß desselben um die Berechtigung zu Dispositionen, Exclusionen und sonstigen Einwirkungen mannigfacher Art. „Die Uferstaaten haben nur die Befugnisse, Maßregeln im Interesse des Küstenschutzes, der Schifffahrt und des Handels zu treffen, und nur in dieser Beziehung hat man völkerrechtlich angenommen, daß die erforderliche Ausdehnung sich auf Kanonenschußweite

1) D. c. d. I. S. 232.
2) A. L. R. II. 15 § 80.

erstrecke", heißt es in einem Erkenntniß des preußischen Obertribunals vom 28. November 1866.[1])

III. Um die Begrenzung des Küstenmeeres zu definiren, muß man die beiden Fragen zu Grunde legen: Wo beginnt, von Land aus gerechnet, das Küstenmeer, oder mit anderen Worten: wie weit erstreckt sich die Küste nach See zu? und: Wie weit erstreckt sich, von dieser Anfangsgrenze ab gerechnet, das Küstenmeer?

a. Die Landgrenze.

Die natürliche Grenze zwischen Meeresküste und Küstenmeer kann, auch abgesehen von den hier nicht zu berücksichtigenden Alluvionen und Diluvionen, niemals eine constante sein; sie variirt mit Fluth- und Ebbe-Wechsel, mit Wind und Strömungen. Will man die Grenze behufs Gewinnung eines festen Rechtsstandes fixiren, so genügt es daher nicht, zu sagen: „vom Strand ab". Während nun das Römische Recht die Grenze des höchsten Fluthstandes als diejenige der Meeresküste bezeichnet,[2]) pflegen neuere Quellen, insbesondere internationale Fischereiconventionen, im Gegensatz dazu, den niedrigsten Ebbestand als die Grenze zwischen Festland und Küstenmeer festzusetzen; auch die Publicistik, soweit sie sich überhaupt mit einer Erörterung dieses Punktes befaßt hat, nimmt meistens denselben Standpunkt ein, während es nach Einigen auf den Stand von Ebbe und Fluth zur Zeit der jedesmaligen Thatsache ankommen soll, so daß z. B. eine Captur, die an der Grenze des Küstenmeeres zur Ebbezeit stattgefunden hat, anders beurtheilt werden müsse, als wenn sie zur Fluthzeit erfolgt wäre.[3]) Wie wenig brauchbar diese Auffassung ist, bedarf keines Nachweises. Wenn noch Andere die Grenze dahin verlegen wollen, wo das Meer anfängt, schiffbar zu werden,[4]) so läßt sich ein Grund dafür nicht erkennen.

Die ganze Frage steht im engsten Zusammenhange mit derjenigen

---

[1]) In Goltdammers Archiv Bd. XV. — Schiatarella (Del Territorio S. 5) spricht irrigerweise von einem „dominio continuo, pieno, assoluto del popolo della riva."

[2]) § 3 J. 2, 1: „Est autem litus maris quatenus hibernus fluctus maximus excurrit." l. 96 pr. D. de V. S.: „Litus est quousque maximus fluctus a mari pervenit;" l. 112 ib.: „Litus publicum est eatenus, qua maxime fluctus exaestuat."

[3]) Jacobsen, S. 580, 585.

[4]) So Wheaton, El. I. S. 168: „Il est entendu que cette distance ne commence à compter que depuis le point où la mer est navigable."

über die Grenze des Küstenmeeres nach See zu; sie löst sich von selbst, wenn man diese letztere Grenze nicht auf eine ein für alle Male bestimmte Entfernung vom Strand aus festsetzt, sondern wenn man sie als abhängig erachtet von der Möglichkeit, vom Strand aus den Saum des Meeres längs desselben zu beherrschen; wir werden sehen, wie dieser Ausgangspunkt der allein zutreffende ist; erkennt man das aber an, so ergiebt sich als die Grenze von Land aus diejenige Linie, von welcher aus jederzeit ein solches Imperium geübt werden kann, d. h. in die realen Verhältnisse übertragen, die Linie der Küste, bis zu welcher noch Strandbatterieen errichtet werden können, die auch bei höchstem Wasserstand einer Gefährdung durch die Fluthwelle nicht ausgesetzt sind.[1]) Außerordentliche Sturmfluthen, für welche jede Voraussicht fehlt, wie z. B. diejenige vom November 1873 in der Ostsee, dürfen hierbei jedoch nicht in Rücksicht gezogen werden. Ob thatsächlich Küstenbatterieen errichtet sind, ist für die Frage unerheblich; wesentlich ist nur die Möglichkeit, sie zu placiren.

Soweit aber in internationalen Verträgen der niedrigste Ebbestand als die Landgrenze festgesetzt ist, wird auch diese und nicht der höchste Fluthstand für die bezüglichen Verhältnisse als maßgebend anerkannt werden müssen. Es mag jedoch hierbei hervorgehoben werden, daß diese nicht rationelle Definition, die auch noch neuestens in der britischen Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878, Aufnahme gefunden hat,[2]) nicht etwa irgend welchen praktischen Rücksichten entnommen, sondern in der Doctrin aufgestellt und in die particuläre Praxis übergegangen ist.

b. Die Seegrenze.

Als solche wird entweder eine feste, d. h. nach einem bestimmten Längenmaß ein für alle Male fixirbare Grenze angenommen, oder sie wird bestimmt nach Maßgabe der Möglichkeit, vom Strand aus das Meer beherrschen zu können. Die Praxis sowohl wie die Doctrin hat vielfach beide Definitionen zusammengeworfen, und auch die neuesten Lehrbücher suchen sich zum Theil durch thunlichst unklare Begriffsbestimmungen über die vorhandene Verwirrung hinwegzusetzen, obwohl die Lösung nennenswerthe Schwierigkeiten nicht bietet, wenn man nur den richtigen Ausgangspunkt,

---

[1]) Auch Nizze (S. 32 u. 33) weist auf das Rationelle der Begriffsbestimmung des Römischen Rechts hin.

[2]) „One marine league of the coast measured from law-water mark.“

nämlich die Möglichkeit der Ausübung eines continuirlichen Imperiums, eines wirklichen Besitzschutzes von Land aus, festhält. Die übrigen Gesichtspunkte, welche den Vorbehalt des Küstenmeeres mit begründen, sind nicht geeignet, einen für alle Fälle rationellen Anhalt zu geben. Hiermit aber gelangt man von selbst zu der Consequenz, daß die Seegrenze des Küstenmeeres durch diejenige Linie gebildet wird, bis zu welcher das Meer vom Strand aus geschützt werden kann.[1])

Die Ausdehnung des Küstenmeeres ist hiernach abhängig von der größten Tragweite der Geschütze jeder Zeitepoche. Sie ist aber in jeder Periode für alle Küstenmeere dieselbe. Denn es kann ebensowenig in Betracht kommen, ob am Strand wirklich Batterieen errichtet sind, — bei ausgedehnten Küstenstrecken ist ja auch immer nur für einzelne Plätze eine Strandarmirung zum Küstenschutz erforderlich — wie darauf, ob ein Staat gerade im Besitze von Geschützen größter Tragweite ist. Nur die Möglichkeit, solche am Strand zu placiren, ist in Betracht zu ziehen.[2])

Soweit die Doctrin eine in einem bestimmten Längenmaß ausgedrückte Distance für die Seegrenze angenommen hat, beruht das entweder auf Willkür, insoweit nämlich darunter eine allgemein feststehende Entfernung verstanden werden soll, oder es wird damit nur diejenige Ausdehnung angegeben, welche, sei es in Folge unberechtigter Ansprüche, sei es in Folge besonderer Conventionen oder einseitiger staatsrechtlicher Acte, für bestimmte Verhältnisse festgesetzt und für letztere auch maßgebend ist.

Im Unklaren lassen aber alle diejenigen das Verhältniß, welche erklären, das Küstenmeer erstrecke sich auf Kanonenschußweite oder auf drei Seemeilen, vom Strand ab gerechnet, und dadurch den Schein erwecken,

---

[1]) Diese Regel ist zuerst zum völlig klaren Ausdruck gebracht worden von Bynkershoek, welcher seine Auffassung dahin resumirt: „Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare tum possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur; alioquin generaliter dicendum esset: potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis: etenim haec, ut diximus, possessionem tuetur.“ (De dominio maris cap. 2.)

[2]) v. Martens Précis I. S. 144: „La conservation du domaine de la mer territoriale par la nation riveraine n'est pas subordonnée à l'établissement et à l'entretien d'ouvrages permanents, tels que batteries ou forts; la souveraineté de la mer territoriale n'est pas plus subordonnée à son mode d'exercise que la souveraineté du territoire même.“ Ferner Schiatarella (Del Territorio S. 8).

als ob durch irgend ein allgemein verbindliches, ausdrückliches oder stillschweigendes internationales Abkommen oder durch constante Praxis die Kanonenschußweite, insofern sie für das internationale Seerecht in Betracht kommt, auf dieses Maß festgesetzt worden sei. Die Deutschen und zum größeren Theil auch die französischen und italienischen Publicisten sind nicht in diesen Fehler verfallen.[1]) Die Identificirung der Dreimeilengrenze mit der durch die Geschütztragweite bestimmten beruht in der That nur auf der Abstraction aus einer Reihe theils völkerrechtlicher, theils particularrechtlicher Manifestationen für bestimmte Rechtsverhältnisse, also von Einzelacten, welche weder der Ausfluß noch der Ausdruck einer in der naturalis ratio begründeten Anschauung sind. Die neuere britische Praxis hat sich indeß, wie die Darlegungen der Regierung gelegentlich der Discussion über die Territorial Waters Bill in der Sitzung des Oberhauses vom 14. Februar 1878 ergeben, auf den Standpunkt derjenigen gestellt, welche die beiden Maßstäbe identificiren, und britische und amerikanische Publicisten haben dieselbe Anschauung adoptirt.[2])

---

[1]) Namentlich unterscheidet Bluntschli (§ 302) scharf die generelle Grenze, bestimmt durch die Geschütztragweite von der in einzelnen Acten festgesetzten Dreimeilengrenze; ferner Heffter (§ 75), während allerdings Geffken (Anm. zu § 75) unzutreffend bemerkt: „Da jetzt die Tragweite der Feuerwaffen so sehr vervollkommnet ist, so ist allgemein angenommen, daß sich die Gebietshoheit bis drei Seemeilen erstreckt.“ Ferner Klüber (§ 130), Oppenheim (S. 128); Beitrag in Goltdammers Archiv Bd. III. S. 651 ff. Aus der Praxis s. Erkenntniß des preuß. Obertribunals vom 28. November 1866 (das. Bd. XV. S. 77—79); Geßner (D. d. N. S. 22, 23) constatirt, daß das von Bynkershoek ausgesprochene Princip allgemein adoptirt sei, und bemerkt: „c'est pourquoi les droits des riverains ont été augmentés par l'invention des canons rayés“, fügt aber hinzu: früher habe man die Tragweite in der Regel auf zwei Meilen geschätzt; heute nehme man gewöhnlich als Basis eine Entfernung von drei Meilen an. Von Franzosen vor allen Ortolan (I. S. 153 ff., insbesondere S. 158 und 159), von Italienern Schiattarella (Del Territorio S. 8), der die Maximal-Kanonenschußweite als die wahre und einzig rationelle Grenze bezeichnet. Von älteren seien noch erwähnt Surland (§ 483) und G. Fr. v. Martens (Précis I. S. 141, 142, auch 399).

[2]) Selbst Phillimore (I. § 198) erklärt: „But the rule of law may now be considered as fairly established — namely that this absolute property and jurisdiction does not extend unless by specific provision of a treaty or an unquestioned usage beyond a marine league (being three miles) or the distance of a canon-shot from the shore at law-tide;“ an einer anderen Stelle geht er aber

Anderweit angegebene Maßstäbe für die Ausdehnung des Küstenmeers, wie z. B. die Hörweite der menschlichen Stimme von der Küste aus, die Wassertiefe, eine Entfernung von zwei Tagereisen und ähnliche Curiosa bedürfen keiner Erörterung.[1])

Wir können aber hiermit die Erörterungen über die rationelle Normalgrenze nicht schließen, weil auch noch mitunter in neuester Zeit, namentlich in der Publicistik, Ansichten über eine Ausdehnung dieser Grenze auftauchen, die theilweise sogar über die kühnsten Inanspruchnahmen des Mittelalters[2]) hinausgehen, anlehnend an die Lehre von Vattel, der grundsätzlich zwar anerkennt, daß nach dem Völkerrecht seiner Zeit das Meer nur bis auf Kanonenschußweite vom Strand ab als eine Fortsetzung des Landes anzusehen sei, weiter aber den Satz aufstellt, daß im Allgemeinen die Herrschaft eines Staates über die anliegenden Meere sich soweit erstrecke, als es seine Sicherheit erheischt und seine Macht im Stande ist, sie zu behaupten. Am weitesten geht nach derselben Richtung hin Kent.[3]) Obwohl auch er constatirt, wie im Allgemeinen Kanonenschußweite den im heutigen Völkerrecht anerkannten Maßstab gebe, führt er doch aus, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika über das Meer längs ihrer Küsten im fiscalischen Interesse und aus Vertheidigungsrücksichten wohl eine über dieses Maß hinausgehende Souveränetät in Anspruch nehmen könnten, und zwar nach zwei Richtungen hin, einmal nach Analogie des von britischer Seite geltend gemachten Imperiums über die Königskammern (s. unter VIII.) und ferner durch Hinausschiebung der

---

einfach davon aus, daß die Souveränetät sich auf Kanonenschußweite erstrecke (II. § 303). Ferner Twiss, Territorial Waters S. 306 und The Law of Nations I. § 172. — Wheaton, El. I. S. 168, 169; Woolsey, S. 50. — Auch von Italienern Calvo, I. §§ 188 und 201.

1) Ebenso willkürlich, wie völlig unpraktisch ist auch die Idee de Raynevals, daß als weiteste Grenze für die Aufsichtsanstalten der von der Küste aus fixirbare Horizont anzusehen sei; abgesehen von dem Mangel jeder Begründung liegt es auf der Hand, daß damit gar kein sicherer Anhalt gegeben wird, sondern die Ausdehnung abhängig ist von der Sehkraft des Beobachters und variirend mit den physikalischen Verhältnissen der Luft, der Tageszeit, dem Standpunkt, von welchem aus fixirt wird u. s. w. Zu vage ist die alternative Definition bei v. Cancrin (10. Abschn. §§ 11 und 46): „soweit das Gestade mit Kanonen bestrichen oder mit Kriegsschiffen bewacht werden kann."

2) Bis zu 60 Meilen; gewöhnlich indeß nur bis auf eine Entfernung von 100 000 Schritt vom Strand ab.

3) I. S. 29 ff.

durch die Kanonenschußweite normirten Grenze. In ersterer Hinsicht exemplificirt er die Meerestheile, welche, durch Linien zwischen je zwei Landspitzen abgeschnitten, der Jurisdiction der Vereinigten Staaten zu unterstellen sein würden, und rechnet dazu u. a. denjenigen Theil des Golfs von Mexiko, der abgegrenzt wird durch eine Linie, welche von der Südspitze von Florida nach der Mississippimündung läuft. Die Hoheit der Vereinigten Staaten würde in diesem Falle sich bis auf etwa 180 Seemeilen von der Küste erstrecken. Im Uebrigen, hebt Kent hervor, würde es auch die Vereinigte Staaten Regierung nicht unempfindlich berühren, wenn während eines Krieges zwischen fremden Seemächten die Küstengewässer, auch außerhalb Kanonenschußweite, als Operationsbasis für Kriegszwecke benutzt würden, und fügt hinzu: „in 1806 our government thougt it would not be unreasonable considering the extent of the United Staates, the shoalness of their coast and the natural indication furnished by the well defined path of the Gulf Stream, to expect an immunity from belligerent warfare, for the space between that limit and the American shore.“ [1])

Großbritannien nimmt im Zollinteresse das Recht der Controle durch seine Zollkreuzer bis auf 4 leagues (12 Seemeilen) in Anspruch und damit das Recht der Anhaltung und Revision aller innerhalb dieser Grenze segelnden, nach britischen Häfen bestimmten Schiffe und im Falle der Contrebande oder Defraude die Befugniß zur Aufbringung und Aburtheilung des betreffenden Fahrzeugs durch ein britisches Gericht.[2]) Für die Vereinigten Staaten von Nordamerika glaubt Kent[3]) dieselben Gerechtsame behaupten zu müssen; insbesondere nimmt er auch für das Küstenmeer bis zu jener Grenze den neutralen Charakter in Anspruch. Derartige Festsetzungen und Anschauungen, welche unter Nichtbeachtung des allgemeinen völkerrechtlichen Princips, nach welchem in Friedenszeiten außerhalb der Normalgrenze (Kanonenschußweite) keiner Nation ein Recht der Anhaltung gegen fremde Schiffe zusteht (s. § 12), lediglich aus dem individuellen Interesse eines Einzelstaates hervorgegangen sind, können einen

---

[1]) Woolsey (§ 56) bemerkt dazu: „Such broad claims have not, it is believed, been much urged, and they are out of character for a nation, that has ever asserted the freedom of doubtfull waters, as well as contrary to the spirit of the more recent times.“

[2]) 9 Geo. III. c. 35 und 24 Geo. III. c. 47 (Hoverings Acts).

[3]) I. S. 31, 32.

Anspruch auf Anerkennung nicht mit Fug erheben. Jeder Staat, gegen dessen Flagge ein solches Anhaltungsrecht in Scene gesetzt wird, kann dagegen Protest erheben und je nach der Lage des Falles auch Schadenersatz wegen der verletzten Interessen fordern. Auch das britische Gesetz 26, Geo II., welches vorschreibt, daß Schiffe, die von inficirten Plätzen kommen, beim Begegnen mit anderen Schiffen innerhalb 4 leagues von der britischen Küste bei 200 Pfd. Sterl. Strafe ein Quarantainesignal geben sollen, ist, wiewohl auch im allgemeinen sanitarischen Interesse durchaus zweckmäßig, fremden Schiffen gegenüber in solcher Ausdehnung unverbindlich. Ob in derartigen Fällen der fremde Staat, gegen dessen Flagge eine solche Maßregelung erfolgt ist, reclamiren will, ist eine Opportunitätsfrage.[1])

Zutreffend fertigt Hautefeuille[2]) solche Sonderbestrebungen ab, indem er ausführt: „On a beaucoup discuté sur l'étendue de la mer territoriale; aujourd'hui encore quelques nations donnent à cette exception un tel développement, qu'elle deviendrait l'anéantissement du principe même de la liberté de la mer. La définition de la mer territoriale suffit pour fixer son étendue. Les eaux maritimes ne deviennent territoriales que lorsqu'elles peuvent être défendues, par le souverain du rivage d'une manière absolue et permanente; il n'y a donc que celles qui sont ainsi soumises au joug, qui acquièrent cette qualité. La portée réelle de la puissance défensive est la limite de la mer privée. La plupart des peuples civilisés ont adopté cette limite; ils regardent comme territoriale toute la partie de la mer comprise sous la plus grande portée d'un canon placé à terre. Toutes réclamations faites par certaines nations, au-delà de cette limite, sont des prétensions illégitimes, qui ne sauraient être justifiées.“

IV. Von besonderer Bedeutung ist die Dreimeilengrenze. Unter Meilen sind hier Seemeilen zu verstehen, von denen 60 auf den Aequatorialgrad gehen, 4 auf eine geographische Meile, 3 auf eine sogenannte große Seemeile (marine league).[3]) Diese Grenze findet sich in zahlreichen Staatsverträgen, namentlich in Fischereiconventionen, ferner in

---

[1]) S. auch Twiss, I. § 181.

[2]) Histoire S. 20.

[3]) Eine marine league (lieue marine, legua) ist = 5555$^{5}/_{9}$ Meter = 2 999 Seemeilen; eine Seemeile = 1852 Meter.

Gesetzen, Reglements, Neutralitätserklärungen, Capereiverordnungen und anderweiten Erlassen einzelner Regierungen. Ihr Ursprung ist darin zu finden, daß man seiner Zeit drei Seemeilen als die Grenze der Tragweite von Geschützen ansah. Die betreffenden conventionellen Festsetzungen sind für die contrahirenden Theile untereinander zweifellos bindend; die reglementarischen haben einen Anspruch auf Anerkennung seitens fremder Staaten, insofern sie keinen ausgedehnteren Vorbehalt geltend machen, als das internationale Recht einräumt.

Die auf die Kanonenschußweite basirende Grenze ist keine ein für alle Male feststehende, sondern abhängig von der größten Tragweite der vollkommensten Geschütze einer jeden Zeitperiode.[1] Die Geschosse der großen Schiffs- und Küstengeschütze tragen heut etwa 8 Seemeilen weit.

B. Geschlossene Meere.

V. Der Vorbehalt findet seine Begründung in der geographischen Configuration gewisser Meere und Meerestheile in ihrem Verhältniß zu den Grenzen der adjacirenden Staaten. Auch nach dieser Richtung hin sind vielfach Ansprüche geltend gemacht worden, die weit über die rationelle Begründung hinausgehen. Das Criterium eines desfallsigen Exclusivrechts kann nur sein entweder die Möglichkeit der constanten Ausübung einer Herrschaft, oder die Nichtexistenz einer Verbindung solcher Seegebiete mit dem Weltmeer. Liegt weder die eine noch die andere dieser beiden Voraussetzungen vor, so kann niemals von einem Eigenthumsmeer die Rede sein, und von einer eingeschränkten Gebietshoheit auch nur so weit, als solche conventionell oder observanzmäßig anerkannt ist.

Diejenigen geschlossenen Meere (mers fermées), welche völlig vom Weltmeer getrennt, d. h. von demselben aus nicht mittels einer natürlichen Meeresstraße für Schiffe zugänglich sind, bezeichnet man als Binnenmeere, im Gegensatz zu denjenigen, welche durch eine Meerenge, welche von dem adjacirenden Staat beziehungsweise den adjacirenden Staaten aus thatsächlich beherrscht werden kann, zugänglich sind, und zu solchen Meerengen selbst. Liegen Binnenmeere ganz innerhalb der Grenzen eines Staates, so ist das Souveränetätsverhältniß von selbst gegeben; dieser Staat hat alsdann ein uneingeschränktes Eigenthumsrecht. Anders, wenn

---

[1]) „La plus forte portée de canon selon les progrès communes de l'art à chaque époque." (Ortolan, I. S. 158.)

verschiedene Staaten an solche Meere grenzen; hier liegt ein Miteigenthum zu ideellen Theilen vor (s. auch unter Nr. IX); und nur auf die an die Küsten grenzenden Meeresstriche werden die allgemeinen Grundsätze vom Küstenmeer Anwendung erleiden müssen. Modificationen finden statt, wenn und so weit sich der eine Theil zu Gunsten des anderen seines Miteigenthums, seiner Gebietshoheit oder seines Nutzungsrechts begeben hat. [1])

Ein durch eine oder mehrere Meerengen vom Weltmeer aus zugängliches Meer oder ein solcher Meerbusen dagegen kann nur dann als Eigenthumsmeer anerkannt werden, wenn alle Ufer desselben demjenigen Staat gehören, welcher auch Herr der Ufer des Eingangs ist, und wenn dieser Eingang so eng ist, daß er von den Ufern aus durch Kanonen beherrscht werden kann. [2]) Heffter, indem er auf die Freiheit der Handelsschifffahrt im Schwarzen Meere, in Gemäßheit der neueren Verträge, Bezug nimmt, erkennt jenes Princip nicht als richtig an; es ist jedoch zu bemerken, daß die Verhältnisse des Schwarzen Meeres (s. unten bei VI) besonderer Natur sind und rechtliche Bedenken gegen das ausgesprochene allgemeine Princip von ihm nicht erhoben werden. [3])

VI. Die in Rede stehende Exclusivberechtigung ist indeß keineswegs in allen Fällen eine absolute. In dieser Hinsicht sind von besonderer Wichtigkeit die Verhältnisse des Schwarzen Meeres und des Marmora-Meeres mit seinen Engen, von anderen Gesichtspunkten aus nicht minder diejenigen der Ostsee.

---

[1]) Twiss, I. § 174. — Von Interesse ist das Verhältniß zwischen Rußland und Persien bezüglich des Caspischen Meeres.

[2]) S. Calvo, I. § 190; Wheaton, El. I. S. 168. Hautefeuille bemerkt hierüber: „Cette dénomination (mers fermées) ne peut être appliquée qu'aux portions de mer s'avançant profondément dans les terres, et ne communiquant avec les parties libres que par un détroit assez resserré pour être commandé par les forces des deux rives. Il faut, de plus, pour qu'une mer soit réellement fermée, que tous ses rivages et les deux côtés de son entrée soient soumis au même souverain. Lorsque ces deux conditions sont réunies, une pareille mer, quelle que soit son étendue, est réputée territoriale; elle est la propriété exclusive de la nation qui règne sur ses rives. Mais du moment où le littoral appartient à plusieurs souverains, aucun d'eux, pas même le propriétaire des deux bords du détroit, n'a le pouvoir de fermer le passage.“ (Hist. S. 21.)

[3]) § 76a.

a. Das Schwarze Meer.

In älteren Zeiten sah man das Schwarze Meer, weil es ganz von türkischem Gebiet eingeschlossen war, als Eigenthumsmeer der Türkei, später als gemeinschaftliches Eigenthum der Türkei und Rußlands, an. Von hervorragendster Bedeutung sind in diesem Jahrhundert die Festsetzungen des Pariser Friedensvertrages vom 30. März 1856, dessen Hauptziel, nämlich die Erlangung wirksamer Garantieen für die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit und Integrität des Ottomanischen Reiches Rußland gegenüber, sich in ihnen am klarsten abspiegelte. Diese Festsetzungen, durch welche die Macht des niedergeworfenen Rußlands der Türkei gegenüber auch für die Zukunft in empfindlichster Weise lahm gelegt werden sollte, lassen sich dahin zusammenfassen:

1) Das Schwarze Meer wird für neutral erklärt und mit seinen Gewässern und Häfen den Kauffahrteischiffen aller Nationen zum freien Handelsbetrieb geöffnet, für Kriegsschiffe aller Nationen einschließlich der Uferstaaten dagegen dem Verkehr entzogen (Art. 11 und 12).

2) Ausnahmsweise wird es Rußland und der Türkei freigestellt, für den Küstendienst eine beschränkte Anzahl kleinerer Kriegsfahrzeuge zu unterhalten, nämlich 6 Dampfer von 50 m Länge in der Wasserlinie und einem Maximalgehalt von 800 Tons und 4 leichte Dampfer oder Segelfahrzeuge mit einem Maximalgehalt von je 200 Tons (Art. 14 und Anhang II).

3) Jeder der Vertragsmächte steht die Stationirung von zwei leichten Kriegsfahrzeugen an den Donaumündungen, behufs Mitwirkung bei Aufrechterhaltung und Durchführung der Donau-Schifffahrtsreglements, frei (Art. 19).[1])

---

[1]) Das Schifffahrtsrecht für die Donaumündungen gründet sich, außer auf den Pariser Vertrag (Art. 15 ff.), auf die Schifffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, den Tarif der an der Donaumündung zu erhebenden Schifffahrtsabgaben vom 2. November 1865 und den Londoner Vertrag vom 13. März 1871 (Art. 4 ff.)

Der wesentliche Inhalt der Festsetzungen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 hinsichtlich der Schifffahrtsverhältnisse in den Donaumündungen ist folgender: Die auf dem Wiener Congreß stipulirten Principien über die freie Schifffahrt auf internationalen Strömen sollen auf die Donau und deren Mündungen Anwendung finden; demgemäß soll für dieses Stromgebiet das Princip der freien Schifffahrt als ein Satz des europäischen, von den Signaturmächten garantirten Völkerrechts gelten. Es soll eine Commission eingesetzt werden, welcher die Ausführung der

4) In Folge der Neutralisirung des Schwarzen Meeres wird die Erhaltung oder die Anlage militärisch maritimer Arsenale an den Küsten desselben als unnöthig und gegenstandslos erklärt, und verpflichten sich Rußland und die Türkei, davon Abstand zu nehmen (Art. 13).

---

gemeinschaftlichen Fürsorge für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Donaumündungen obliegt. Schifffahrts- und Flußpolizei-Reglements werden in Aussicht gestellt. Jede der Signaturmächte soll die Befugniß haben, jederzeit in der Mündung zwei leichte Fahrzeuge zur Sicherung der Durchführung der Reglements zu stationiren.

Die Resultate der Wirksamkeit der internationalen Commission innerhalb der ersten neun Jahre ihrer Thätigkeit waren: Die vorläufige Regulirung der verschiedenen Zweige des Schifffahrtswesens auf der zwischen Isaktscha und dem Meere belegenen Stromstrecke, namentlich durch die Erbauung zweier Dämme an der Sulinamündung, durch die Ausführung von Corrections- und Baggerungsarbeiten daselbst, die Entfernung der vorhandenen Wrackstücke, die Anlegung eines Bojensystems, die Erbauung eines Leuchtthurms an der St. Georgesmündung, die Einrichtung eines regelmäßigen Rettungsdienstes und die Erbauung eines Marinehospitals in Sulina, in welchem kranke oder schiffbrüchige Seeleute kostenfrei zugelassen werden.

Demnächst wurden in der zwischen den Vertragsmächten vereinbarten Schifffahrtsacte vom 2. November 1865 die Rechte und Verbindlichkeiten für alle auf der Donau verkehrenden Flaggen festgestellt; die Hauptfestsetzungen sind:

1) Die im Interesse der Donauschifffahrt in Gemäßheit des Art. 16 des Pariser Vertrages errichteten Werke und Etablissements &c., namentlich auch die Schifffahrtskasse von Sulina, stehen unter dem Schutze des Völkerrechts; dieselben werden als neutral für den Fall eines Krieges erklärt. Diese Neutralität erstreckt sich auch auf das gesammte Verwaltungs- und technische Personal der Commission. Die Werke und Etablissements werden als definitive angesehen, und wird ihre Erhaltung und Fortentwickelung garantirt.

2) Feststellung der Befugnisse der permanenten Commission.

3) Verkündigung des Schifffahrts- und Polizeireglements als Annex.

4) Bestimmungen über die Ernennung und Stellung der türkischen Beamten (Generalinspector und Hafencapitain).

5) Sicherung der Ausführung des Reglements und der Anwendung der Tarife

a. durch die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe, den Befehlen des Generalinspectors und des Hafencapitains von Sulina Folge zu leisten,

b. durch das eventuelle Eingreifen der Kriegsfahrzeuge — auf Requisition des Vorstandes der Schifffahrtskasse durch Vermittelung des Hafencapitains von Sulina.

Jede Schiffsstation hat ihre Mitwirkung auf die Kauffahrteischiffe ihrer Nationalität und auf diejenigen fremden Kauffahrteischiffe zu beschränken, deren Flagge sie entweder in Folge von Verträgen oder Gewohnheiten, oder eines allgemeinen oder besonderen Auftrages zu schützen berufen ist. Ist kein hiernach zum Ein-

Die Bedeutung dieser Einschränkungen für die maritime Machtstellung Rußlands liegt auf der Hand, und so erklärt es sich, daß die russische Regierung im Jahre 1870, sobald in Folge der deutschen Siege Frankreichs politischer Einfluß zeitweise lahm gelegt war, sich von denjenigen Festsetzungen des Pariser Vertrages, durch welche seine Souveränetätsrechte im Schwarzen Meer beeinträchtigt wurden, lossagte, insbesondere auch von der Specialconvention zwischen Rußland und der Pforte, welche der Bestimmung des Artikel 14 zu Grunde lag. Zur Begründung wurde auch darauf hingewiesen, daß die betreffenden Stipulationen, wie überhaupt die Festsetzungen des Pariser Vertrages, vielfach von anderer Seite verletzt worden seien; u. a. wurde als solche Verletzung angedeutet die Zulassung eines österreichischen Geschwaders, bestehend aus drei Kriegsschiffen, gelegentlich des Besuchs des Kaisers von Oesterreich vor Konstantinopel (vgl. unter b). Die Vertragsmächte, mit Ausnahme von Preußen, protestirten gegen das Vorgehen Rußlands; Preußen regte aber eine Conferenz behufs Vermittelung an.[1]) Es führte dieser Vorschlag zu einer sogenannten Revision der Bestimmungen des Pariser Vertrages hinsichtlich der auf die Schifffahrt im Schwarzen Meer und auf der Donau bezüglichen Bestimmungen desselben. Das Resultat der zwischen den Vertragsmächten in London stattgehabten Conferenz ist niedergelegt in dem Vertrage vom 13. März 1871. Es wird in diesem Vertrage das Princip der Neutralität des Schwarzen Meeres fallen gelassen; die Artikel 11, 13 und 14 und die Specialconvention zu letzterem werden aufgehoben; die Freiheit des Seehandelsverkehrs für die Handelsschiffe aller Nationen wird von Neuem ausgesprochen.[2])

---

schreiten befugtes Kriegsfahrzeug vorhanden, so haben die internationalen Strandbehörden bezw. der Hafencapitain die Intervention eines Kriegsfahrzeuges der Territorialmacht in Anspruch zu nehmen.

6) Vorschriften über Quarantaine.

Von einer Darlegung der finanziellen Grundzüge und Festsetzungen wird hier Abstand genommen.

[1]) S. die amtlichen Schriftstücke, betr. die Pontusfrage, im Staatsarchiv (Aegidi und Klauhold) Bd. XX. Nr. 4222—4286.

[2]) Die Stipulationen sind durch den Berliner Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei vom 13. Juli 1878 nicht geändert (Art. 63).

b. Der Bosporus und die Dardanellen.

Die Türkei hat stets das Recht in Anspruch genommen, den Kriegsschiffen aller Nationen das Einlaufen in diese Meerengen zu untersagen, ohne dabei auf nennenswerthen positiven Widerstand gestoßen zu sein. England insbesondere unterwarf sich in dem Friedensvertrage von 1809. Eine weitere Anerkennung erfolgte durch die Convention vom 13. Juli 1841 und weiter durch Artikel 10 des Pariser Friedensvertrages von 1856 in Verbindung mit der Anhangsconvention. Es wird hier zunächst ausgesprochen, daß die Signaturmächte sich der „alten Regel", nach welcher diese Meerengen fremden Kriegsschiffen verschlossen sind, so lange die Türkei sich im Friedenszustand befindet, unterwerfen, jedoch mit folgenden Modificationen:

1) der Sultan behält sich das Recht vor, leichten Kriegsfahrzeugen für den Dienst der Gesandtschaften der befreundeten Mächte einen Passagefirman zu ertheilen;

2) ingleichen sind ausgenommen die beiden Fahrzeuge, welche jeder der contrahirenden Theile nach der Donaumündung entsenden darf.

In dem Londoner Vertrage vom 13. März 1871 ist dieses Princip zwar aufrecht erhalten worden, aber mit der Maßgabe, daß der Sultan die Machtvollkommenheit haben soll, die Meerengen in Friedenszeiten den Kriegsschiffen der befreundeten und alliirten Mächte zu öffnen, falls die hohe Pforte solches für nöthig erachten sollte, um die Ausführung der Stipulationen des Pariser Vertrages von 1856 sicher zu stellen.[1])

Zu erwähnen ist hierbei noch, daß als im Jahre 1868 einem österreichischen Geschwader, mit dem Kaiser von Oesterreich an Bord, die Passage durch die Dardanellen bewilligt worden war, der Sultan für sich überhaupt das Recht in Anspruch nahm, eine solche Concession zu ertheilen, sobald ein Souverän oder der Chef eines unabhängigen Staates eingeschifft sei.[2]) In einer den Gegenstand erörternden Erklärung des österreichisch-ungarischen Reichskanzlers vom 22. December 1870[3]) wurde ausgeführt, wie Kriegsschiffe, die bei einem Höflichkeitsbesuch lediglich zum Ehrendienst des Souveräns bestimmt sind, gewissermaßen vorübergehend ihren vorwiegenden Charakter als Kriegsschiffe verlören.

---

[1]) Diese Bestimmungen werden durch den Vertrag vom 13. Juli 1878 gleichfalls nicht berührt.

[2]) Türkische Note vom 28. September 1868 im Staatsarchiv Bd. 16 Nr. 3558.

[3]) Daselbst Bd. 20 Nr. 4239.

c. Die Ostsee.

Die Souveränetät, welche die dänische Krone seit dem 14. Jahrhundert über den Oeresund und die Belte in Anspruch nahm und das daraus hergeleitete Recht zur Erhebung von Zöllen von durchfahrenden Schiffen fremder Nationalität ist von jeher ein Gegenstand von Differenzen mit auswärtigen Mächten gewesen; der Widerstand der Hansestädte, namentlich Lübecks, führte zu mehrfachen Kriegen mit wechselnden Erfolgen. Vielfach fanden aber die dänischen Ansprüche auch stillschweigende und ausdrückliche Anerkennung, letztere freilich meistens nur nach einem für Dänemark glücklichen Ausgange der Fehden.[1] Als Aequivalent leistete Dänemarck den Schutz gegen Piraten und die Errichtung und Erhaltung der Seezeichen; nach gründlicher Beseitigung des Piratenwesens in der Ostsee kam freilich nur noch der zweite Punkt in Betracht. Als im Jahre 1658 durch den Vertrag von Roeskilde Schonen auf die schwedische Krone überging, reservirte sich Dänemark das imperium über den Sund. Dasselbe fand in der Folge auch in der Doctrin und in der Praxis die verbreitetste Anerkennung.[2] Die ausschließliche Herrschaft der dänischen Krone über den kleinen Belt hat durch die Trennung des Herzogthums Schleswig von Dänemark seine Erledigung gefunden.

Schon vorher war gegen die Erhebung von Schifffahrtsabgaben von den die Engen passirenden Schiffen seitens verschiedener Seestaaten Protest erhoben worden. Namentlich hatte im Jahre 1848 die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika erklärt, daß sie das desfallsige, von der Krone Dänemark geltend gemachte Recht, als dem Princip der freien Schifffahrt zuwiderlaufend, nicht ferner respectiren werde; andere Mächte folgten diesem Vorgang, wenn auch in weniger peremtorischer Weise. Die Verhandlungen zwischen Dänemark und einem großen Theil der europäischen Seestaaten führten schließlich zu dem Vertrage vom 14. März 1857. In demselben verpflichtet sich Dänemark zur Verzichtleistung auf die Erhebung von Abgaben irgend welcher Art von den

---

[1] Ausdrücklich anerkannt wurde die dänische Herrschaft durch die Hansestädte im Jahre 1368; von England 1450 und 1490; von den Niederlanden 1533, 1543 und 1645; von Frankreich 1663 und 1742.

[2] S. u. a. Phillimore, I. § 179. Wheaton, El. I. S. 173 und derselbe Histoire I. S. 205 ff., wo eine ausführliche historische Darstellung der Rechtsverhältnisse gegeben wird.

Handelsschiffen der contrahirenden Mächte beim Passiren der Meerengen, sowie auf die Ausübung eines Untersuchungsrechts und verpflichtet sich zur Unterhaltung der Leuchtfeuer und sonstigen Seezeichen längs der dänischen Küsten, in den dänischen Häfen &c., welche zur Erleichterung der Schifffahrt im Kattegat, im Sund und in den Belten dienen, und zur Verbesserung des Seezeichenwesens. Es wird ferner das Lootsenwesen bezüglich fremder Schiffe geregelt; insbesondere soll kein Zwangslootsenthum stattfinden; Schiffe, die keinen Lootsen nehmen, sollen auch frei von Lootsenabgaben sein &c. Als Entschädigung wurde Dänemark der Betrag von 30 476 325 Rigsdaler bewilligt, welche unter den Contrahenten nach Verhältniß repartirt wurden. Diese Abfindung ist also nicht etwa eine Entschädigung für aufgegebene Souveränetätsrechte — ein solcher Verzicht ist nicht erfolgt — sondern die Schadloshaltung für die künftigen Kosten der Dänemark obliegenden Leistungen, insbesondere der Erhaltung und Errichtung von Seezeichen. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hatte die Theilnahme an dieser Convention abgelehnt, schloß aber schon am 11. April desselben Jahres mit Dänemark einen Separatvertrag, in welchem letzteres gegen eine Abfindungssumme von 717 829 Rigsdaler die Ostsee als ein amerikanischen Schiffen geöffnetes Meer erklärt und sich zur Erhaltung der Seezeichen sowie zur Gestellung von Lootsen gegen einen bestimmten Betrag verpflichtet.

Die Frage über die Zulässigkeit einer Neutralisirung der Ostsee im Falle eines Krieges wird im § 33 III. behandelt werden. Dem friedlichen Seehandels-Verkehr aller Nationen ist die Ostsee jederzeit geöffnet.

C. Häfen, Rheden, Meereseinbrüche und Flußmündungen.

VII. Dieselben gelten, unabhängig von ihrer Configuration und Ausdehnung, als eigenthümliche Gewässer der Staaten, zu welchen sie ihrer Lage nach gehören.[1]) Hierher sind insbesondere auch zu rechnen die Haffs der preußischen und pommerschen Küste, die Wattenmeere der deutschen Nordseeküste, ingleichen kleinere Meerengen, die nur für die nationale Schifffahrt in Betracht kommen, wie z. B. die Enge zwischen dem englischen Festland und der Insel Wight (The Solent), der Alssund, der Fehmarnsund, der Kalmarsund und zahlreiche ähnliche.

---

[1]) „Die Häfen sind ein Eigenthum des Staats." A. L. R. II. 15. § 80.

Ueber die Rechtsverhältnisse in denjenigen Meerengen, welche dem Weltverkehr dienen, siehe § 13 VII.

Flußmündungen und Haffs werden, unabhängig von ihrer Ausdehnung, den Binnenmeeren gleich geachtet.[1]) Ingleichen werden auch die in und vor solchen Mündungen belegenen Inseln als ein Theil des Territoriums dieser Staaten angesehen, auch wenn sie nicht occupirt sind; sie bilden gewissermaßen detachirte Theile des Festlandes, und von ihnen ab beginnt erst das Küstenmeer.[2])

D. Größere Meeresbuchten.

VIII. Es handelt sich um die Inanspruchnahme gewisser Staatshoheitsrechte über solche Meeresbuchten, die nicht zu den unter A., B. und C. gedachten Seegebieten gehören; solche Ansprüche haben zuweilen ausdrückliche oder stillschweigende Anerkennung gefunden, weit häufiger aber ist gegen ihre Berechtigung Einspruch erhoben worden. Von einem Eigenthumsrecht aber an solchen Meerestheilen kann niemals die Rede sein. Hervorzuheben sind:

1) Buchten, deren Breite, von den äußersten Punkten des Landes beziehungsweise der Sandbänke ab gerechnet, höchstens zehn Seemeilen (ein Sechstel des Aequatorialgrades) beträgt. Diese Definition findet sich zuerst in Artikel 9 des englisch-französischen Vertrages vom 2. August 1839, betreffend die Canalfischerei; sie ist in der Folge in eine Reihe von Conventionen und Erlassen, die Berechtigung zur Fischerei in nationalen Gewässern betreffend, übergegangen. Insbesondere erkannte auch das britische Handelsamt mittels Bekanntmachung vom November 1868[3]) die

---

[1]) S. auch das oben angeführte Erkenntniß des preuß. Obertribunals vom 28. November 1866.

[2]) Die Frage kam in diesem Sinne zum Austrag gelegentlich einer Captur in der Mississippimündung. Der britische Prisenrichter Sir W. Scott führt aus, daß solche Inseln, auch wenn sie nicht occupirt sind, den natürlichen Anfang der Küste bilden, zu welcher sie gehören, da ihre Elemente von dem Territorium gelöst und angeschwommen sind.

[3]) Dieselbe lautet:

NOTICE

TO BRITISH FISHERMEN FISHING OFF THE COASTS OF NORTH GERMANY.

Her Majesty's Government and the North German Government having come to an agreement respecting the Regulations to be observed by British Fishermen

von der Regierung des Norddeutschen Bundes bestimmten Fischereigrenzen der deutschen Küste an; danach ist gleichfalls das ausschließliche Fischereirecht Fischern deutscher Nationalität vorbehalten „innerhalb der Buchten und Küsteneinschnitte von zehn Seemeilen und weniger Breite, von den äußersten Punkten des Landes und der Sandbänke ab gerechnet". In diesem und in allen ähnlichen Fällen handelt es sich nicht um ein Eigen-

---

Fishing off the Coasts of the North German Confederation, the following Notice is issued for the Guidance and Warning of British Fishermen.

NOTICE.

I. The exclusive fishery limits of North Germany are designated by the Nord German Government as follows; that tract of the Sea wich extends to a distance of 3 Sea miles from the extremest limit which the Ebb leaves dry of the German North Sea Coast of the German Islands or Flats lying before it, as well as those Bays and incurvations of the Coast which are 10 Sea miles or less in breadth, reckoned from the extremest points of the land and the Flats, must be considered as under the territorial Sovereignty of the North German Confederation.

II. The exclusive right of fishery within the above limits is accordingly to be enjoyed by Fishermen of German nationality only, and English Fishing Boats are NOT at liberty to enter those limits except under the following circumstances, namely:

1) When driven by stress of weather or by evident danger.
2) When carried in by contrary winds, by strong tides, or by any other cause beyond the control of the master and crew.
3) When obliged by contrary winds and tides to beat up in order to reach their fishing grounds; and when, from the same cause of contrary wind or tide, they could not, if they remained outside, be able to hold on their course of their fishing ground.
4) When, during the herring fishing season, English fishing Boats shall find it necessary to anchor under shelter of te North German Coasts, in order to await the opportunity for proceeding to their fishing ground.
5) When proceeding directly to any port of Northern Germany, open to Englishmen for the Sale of Fish where the cargo is to be sold.

III. Fishing Boats NOT of German Nationality which pass within the limits above mentioned without being compelled to do so by any of the circumstances above enumerated, and not being on their direct way to a Port for the Sale of fish, WILL BE LIABLE TO BE TURNED BACK; and in the Event of their resisting, or persisting in fishing within the limits above described, wil be ARRESTED and PROCEEDED AGAINST before the nearest competent authority.

(Signed) C. CECIL TREVOR,
Assistant Secretary.

Board of Trade, November 1868.

thumsrecht, sondern lediglich um ein Exclusivrecht für die nationale Fischerei im Interesse der Verhütung gegenseitiger Störungen im Fischereibetrieb, erzwingbar durch die in der Regel ohne Schwierigkeiten zu bewirkende Handhabung einer Seepolizei in den vorbehaltenen Revieren, wie solche auch an der deutschen Nordseeküste wiederholt durch Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine zum Schutz der nationalen Fischerei, Uebergriffen englischer und holländischer Fischer gegenüber, ausgeübt worden ist.

2) Die Ansprüche der britischen Krone, betreffend die Ausdehnung ihrer Territorialhoheit auf die größeren Buchten, Golfe und Canäle um Großbritannien und Irland, die sogenannten narrow seas und adjoining seas, haben dagegen niemals eine allgemeine Anerkennung gefunden, und wenn auch in einzelnen Fällen die Macht der Verhältnisse eine einspruchslose Hinnahme solcher Prätensionen mit sich brachte, so darf daraus deren Berechtigung keineswegs hergeleitet werden. Einseitige Inanspruchnahme von Rechten, selbst wenn solche von anderen Staaten, sei es aus Connivenz, sei es aus Mangel an der Macht, einen Widerspruch durchzuführen, nicht angefochten werden, kann niemals denjenigen gegenüber, welche sich nicht ausdrücklich oder durch concludente Acte unterworfen haben, präjudicirlich werden. Phillimore [1]) erklärt zwar: „The exclusive right of the British Crown to the Bristol Channel between Ireland and Great Britain (mare hibernicum, canal de Saint-George) and to the channel between Scotland and Ireland is incontested“; hiergegen muß indeß bemerkt werden, daß dieses vermeintliche Exclusivrecht nur in der Doctrin der englischen Publicisten unbestritten ist; anderweit wird die Anerkennung versagt. So bemerkt Woolsey: [2]) „Great Britain has long claimed supremacy in the narrow seas adjoining that island. But the claim also chiefly, satisfied by paiing certain honours to the British flag, has not been uniformly acquiesced in, and may be said to be falling into desuetude. And if it had been urged and admitted in former times, the force of the prescription would be broken by the plea, that the views of the world in regard to the freedom of commerce, have become much more enlarged.“

Außer über die vorgedachten Gewässer, also namentlich den Bristol channel, den St. Georgs channel, den St. Patricks channel und die Irish Sea, und in demselben Sinne hat Großbritannien die Souveränetät,

---

1) I. § 189. — 2) § 56.

insbesondere die Jurisdiction, in Anspruch genommen über die Meereseinschnitte zwischen je zwei Landspitzen (headlands) bis zu der Linie, mittels welcher diese Landspitzen verbunden werden können; dieselben werden Königskammern (Kings beziehungsweise Queens Chambers) genannt. Aehnliche Rechte hat die Vereinigte Staaten Regierung hinsichtlich der größeren Buchten an der nordamerikanischen Küste prätendirt, so im Jahre 1793 ein Eigenthumsrecht an der Delaware-Bay. Kent tritt für diese Ansprüche ein.[1]) Auch Wheaton[2]) erkennt die Jurisdictionsgewalt der britischen Krone in solchen Gewässern als durch Gewohnheitsrecht begründet an; er übersieht, daß ein solches Exclusivrecht durch Ersitzung überhaupt nicht erworben werden kann.

Vielfach wird auf diesem Gebiet die im Interesse eines sicheren Verkehrs zugelassene Ausübung gewisser seepolizeilicher Befugnisse mit dem Souveränetätsrecht und der daraus abgeleiteten Jurisdictionsgewalt zusammengeworfen. Die neueste Publicistik ist mit der Anerkennung der letzteren nicht mehr in dem Maße wie die ältere bereit, und wenn Twiß[3]) es als eine Regel des internationalen Rechts erachtet, daß diese Buchten und Meerestheile mit zu derjenigen Zone gehören, in welcher in Kriegszeiten die Vornahme von Feindseligkeiten unzulässig ist, so dürfte doch der Beweis für diesen Satz schwer zu erbringen sein. Im hohen Grade beachtenswerth ist es aber und kennzeichnend für die neuesten englischen Anschauungen, daß die Territorial Waters Jurisdiction Act von 1878 die Inanspruchnahme eines Jurisdictionsrechts auf das Küstenmeer bis zur Dreimeilengrenze beschränkt. Die Erörterungen über diese Beschränkung bei den Verhandlungen über die Bill im Oberhause liefern den Beweis, daß auch die britische Regierung es für bedenklich erachtet hat, mit dem Anspruch auf ein Jurisdictionsrecht in den vorgedachten weiteren Grenzen, dem Standpunkt der modernen Anschauungen über die Freiheit des Meeres gegenüber, hervorzutreten.

3) Wenn Heffter[4]) annimmt, daß der Bottnische Meerbusen, der in früheren Zeiten als Eigenthum der Krone Schweden galt, noch heut, nach Abtretung Finnlands an Rußland durch den Vertrag vom 5./17. Februar 1809 und den Grenzvertrag von 1810, als gemeinsames Eigenthum Schwedens und Rußlands erscheint, so muß auch dieser Anschauung nach den früher entwickelten Grundsätzen widersprochen werden.

---

[1]) Vgl. auch oben unter III. 6. — [2]) El. I. S. 170. — [3]) I. § 177. — [4]) § 76a, auch Rau, § 92.

IX. Concurrirende Gebietshoheit.

Eine solche kommt namentlich bei Meerengen und Flußmündungen in Betracht. Man wird, soweit nicht observanzmäßig oder conventionell eine Begrenzung der Rechte und Pflichten feststeht, analog wie bei der Flußgrenze, die Mittellinie des Gewässers als die Grenze der Souveränetät anzusehen haben. Bluntschli [1]) stellt die Regel auf: „Wenn zwei Staaten, welche an das freie Meer grenzen, einander so nahe sind, daß der Küstensaum je des einen Staates in den Küstensaum des anderen hinüberreicht, so sind sie verpflichtet, einander in dem gemeinsamen Gebiet wechselseitig den Küstenschutz zuzugestehen oder über eine Scheidelinie sich zu vereinbaren."

X. Der Inhalt der Rechte, welche einem Staate in den von ihm beherrschten Meerestheilen zustehen, umfaßt:

1) Den ausschließlichen Betrieb der Küstenfrachtfahrt für nationale Schiffe. Schiffe fremder Flagge werden zu derselben nur zugelassen auf Grund althergebrachter Observanz oder von Staatsverträgen oder endlich auf Grund einseitiger Bewilligung. [2])

---

[1]) § 303.

[2]) Die Motive zu dem unterm 5. April 1880 dem deutschen Reichstage vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Küstenfrachtfahrt, geben hierüber folgende Daten:

Hinsichtlich der Zulassung fremder Schiffe zur Küstenfrachtfahrt gelten in den verschiedenen Seestaaten verschiedene Rechtsgrundsätze. In einigen dieser Staaten ist die Küstenfrachtfahrt ausschließlich den einheimischen Schiffen vorbehalten; in anderen ist sie völlig freigegeben; in noch anderen ist sie, theils durch die Gesetzgebung, theils durch Verträge, nur den Schiffen derjenigen fremden Länder, welche Reciprocität gewähren, gestattet.

Im Einzelnen kommt Folgendes in Betracht:

I. Fremde Länder betreffend.

1) In Rußland wird unter „Cabotage" nur die Ueberführung von Waaren aus einem russischen Hafen nach einem anderen, welcher an demselben Meere liegt, verstanden. Dieselbe ist russischen Unterthanen und russischen Schiffen ausschließlich vorbehalten.

2) In Frankreich kann die Küstenfrachtfahrt, sowohl die kleine (petit cabotage zwischen Häfen desselben Meeres), als auch die große (grand cabotage zwischen Häfen verschiedener Meere), nur unter französischer Flagge ausgeübt werden.

3) In Spanien ist die Küstenfrachtfahrt (comercio de cabotaje) im Allgemeinen nur den nationalen Schiffen gestattet (Ordenanzas generales de la renta

2) Den ausschließlichen Betrieb der Küstenfischerei bezüglich aller Meeresproducte, als Fische, Muscheln, Korallen, Perlen, Seegras u. s. w. für

---

de aduanas vom 15. Juli 1870 Artikel 158); doch dürfen durch fremde Schiffe von einem Hafen zum anderen geführt werden:

das Gepäck von Reisenden, Mineralien, hydraulischer Kalk, Bauholz, natürlicher wie künstlicher Dünger und einheimische Steinkohle. Siehe Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem deutschen Zollverein und Spanien vom 30. März 1868 Artikel 14 (Bundes-Gesetzbl. S. 329).

4) In Portugal ist die Küstenfrachtfahrt im ganzen Umfange der nationalen Flagge vorbehalten. S. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Portugal vom 2. März 1872 Artikel 14 (Reichs-Gesetzbl. S. 260).

5) In Schweden gilt principiell dasselbe; die norwegische Flagge ist der schwedischen gleichgestellt. Es können aber durch königliche Anordnung die Schiffe derjenigen Länder zur Küstenfrachtfahrt zugelassen werden, welche Reciprocität gewähren. Solche Anordnungen sind zu Gunsten der deutschen, britischen, italienischen, dänischen, niederländischen und belgischen Schiffe ergangen.

6) Für Norwegen bestimmt das Gesetz vom 17. Juni 1869 § 14, daß fremde Fahrzeuge Waaren an einem inländischen Hafenplatze einnehmen und dieselben nach einem anderen inländischen Hafen schaffen können, sofern nicht vom Könige angeordnet wird, daß diese Befugniß keinem Fahrzeuge irgend einer fremden Nation zustehen soll.

7) In Dänemark dürfen laut Verordnung vom 1. September 1819 allgemein nur fremde Schiffe von mehr als 15 Commerzlasten (zu 5200 Pfund) Ladungsfähigkeit an der inländischen Küstenfrachtfahrt theilnehmen. Die Regierung kann jedoch nach dem Gesetz vom 14. April 1865, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, diese Einschränkung für Schiffe solcher Staaten, welche in ihren Handelsverhältnissen zu Dänemark privilegirt sind, aufheben, was für deutsche Schiffe unterm 1. April 1868 geschehen ist (Preußisches Handelsarchiv 1868, Band I. S. 310). Für die dänischen Colonien gelten besondere Bestimmungen.

8) In Oesterreich ist nach kaiserlicher Entschließung vom 28. Januar 1845 die Ausübung der Cabotage allen Schiffen fremder Flaggen untersagt, wofern nicht in Verträgen besondere Bestimmungen darüber getroffen sind. Deutsche Schiffe sind auf Grund des Handelsvertrages vom 16. December 1878 Artikel XI. zugelassen.

9) In Italien, wo grundsätzlich auch die Cabotage als ein Vorrecht der nationalen Flagge anerkannt wird, ist die Regierung durch das Gesetz vom 9. April 1855 ermächtigt, die Schiffe fremder Länder zur Ausübung der Küstenfrachtfahrt unter der Bedingung vollständiger Reciprocität zuzulassen. In Uebereinkommen mit dem deutschen Reich ist die gegenseitige Zulassung durch Declaration vom 28. November 1872 erfolgt.

10) In Griechenland ist durch königliche Verordnung vom 15. November 1836 Artikel III. bestimmt, daß die einheimischen Fahrzeuge das ausschließliche Recht haben sollen, die Landesproducte von einem Hafen des Königreichs nach

Staatsangehörige.[1]) Die Zulassung Fremder zur Küstenfrachtfahrt schließt die Berechtigung zum Betrieb der Küstenfischerei nicht ein; letztere kann

---

einem anderen zu transportiren, sofern nicht durch Staatsverträge geregelte und auf Gegenseitigkeit basirende anderweitige Bestimmungen erlassen sein würden.

Das deutsche Reich hat ein bezügliches Abkommen mit Griechenland bisher nicht getroffen.

11) In den Niederlanden ist die Ausübung der Küsten- und Binnenschifffahrt durch die Lösung eines Patents bedingt; im Uebrigen ist dieselbe Ausländern und Inländern gleichmäßig gestattet. In Niederländisch-Ostindien sind indessen nur die niederländischen Schiffe, die Schiffe, welche in Niederländisch-Ostindien einheimisch sind, und die Fahrzeuge solcher einheimischen Fürsten, denen dies vertragsmäßig zugestanden ist, zur Küstenfahrt befugt. Schifffahrtsgesetz vom 8. August 1850 Art. VI. (S. Preuß. Handelsarchiv S. 414).

12) In Belgien ist die Cabotage frei.

13) In Großbritannien ist die Küstenfrachtfahrt allen fremden Schiffen grundsätzlich freigegeben; daneben hat sich aber die Regierung vorbehalten, durch order in council die Schiffe derjenigen Länder davon auszuschließen, welche britischen Schiffen die Reciprocität versagen. S. The customs consolidation act 1876 sect. 141 in Verbindung mit The Customs consolidation act 1853 sect. 324.

14) In der Türkei ist das Recht des Küstenhandels den deutschen Schiffen durch Artikel 12 des Handels- und Schifffahrtstractats zwischen der hohen Pforte und den Hansestädten vom 18. Mai 1839 in Verbindung mit Artikel I. des Handelsvertrages zwischen derselben und dem Zollverein vom 20. März 1862, worin den zollvereinsländischen Schiffen das Recht der meistbegünstigten Nation eingeräumt ist, zugestanden.

15) Was die außereuropäischen Länder betrifft, so ist in der Mehrzahl derselben die Cabotage der nationalen Flagge vorbehalten. Vor allem ist zu bemerken, daß die Vereinigten Staaten von Amerika die fremden Schiffe selbst von der Frachtfahrt zwischen ihren an verschiedenen Weltmeeren belegenen Häfen unbedingt ausschließen. Dagegen lassen Brasilien, China und Japan die fremden Flaggen im Frachtverkehr an ihren Küsten ohne Weiteres zu. S. Vertrag zwischen den Staaten des Zollvereins, Mecklenburg und den Hansestädten und China vom 2. September 1861, Artikel 6 und 7 und Vertrag zwischen dem Zollverein und Japan vom 20. Februar 1869, Artikel 8 (Bundes-Gesetzbl. 1870 S. 5).

II. Im Deutschen Reich

ist gesetzlich allgemein nur der Grundsatz festgestellt, daß in den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt werden (Reichsverfassung Artikel 54 Absatz 3). Danach steht allen deutschen Schiffen die Frachtfahrt an der ganzen deutschen Küste unbedingt frei. An einem Theile der letzteren genießen fremde Schiffe dieselbe Berechtigung; an einem anderen

---

[1]) S. schon bei Grotius, de jure belli ac pacis II. Cap. II. § 5.

nur erworben werden durch besondere Bewilligung, soweit sie nicht etwa durch Staatsvertrag begründet ist; Stipulationen dieser Art über die

---

dagegen, und zwar in einigen Gebieten des preußischen Staats, gelten für die Küstenfrachtfahrt ausländischer Schiffe beschränkende Bestimmungen.

1) In den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Pommern gilt die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 (Gesetz=Samml. S. 177), welche den ausländischen Schiffern die Küstenfrachtfahrt bei Strafe der Confiscation von Schiff und Gut verbietet. Ausnahmen sind jedoch „in dringenden Fällen" und „zum allgemeinen Besten" von den Provinzialbehörden zuzulassen. Dieses Verbot kann nach dem Gesetz vom 5. Februar 1855 (Gesetz=Samml. S. 217) durch königliche Verordnung zu Gunsten solcher Länder außer Anwendung gesetzt werden, in welchen die preußischen Schiffe zum Betriebe der Küstenfrachtfahrt zu gleichen Rechten mit den einheimischen Schiffen zugelassen werden. Zugelassen sind demzufolge in den genannten preußischen Provinzen britische, niederländische, belgische, schwedische, norwegische und dänische Schiffe durch königliche Verordnungen vom 2. April 1855 (Gesetz=Samml. S. 218), 1. December 1856 (Gesetz=Samml. S. 1011), 12. Juli 1858 (Gesetz=Samml. S. 411) und 9. März 1868 (Gesetz=Samml. S. 220). Die gleiche Zulassung ist ferner den Schiffen derjenigen Länder zu Theil geworden, welchen dieses Recht seitens des Zollvereins oder des Reichs vertragsmäßig eingeräumt wurde.

2) In Schleswig=Holstein sind nach dem Plakat vom 1. September 1819 und der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 fremde Schiffe von 15 Commerzlasten (zu 5200 Pfund) oder weniger Tragfähigkeit von der Küstenschifffahrt ausgeschlossen. Diese Beschränkung ist durch königliche Verordnung vom 9. Mai 1867 (Gesetz=Samml. S. 701) zu Gunsten derjenigen Länder außer Anwendung gesetzt worden, deren Schiffe in den Provinzen Ost= und Westpreußen und Pommern zur Küstenfrachtfahrt zugelassen sind.

In den übrigen deutschen Küstengebieten ist die Ausübung der Küstenfrachtfahrt mangels entgegenstehender gesetzlicher Bestimmungen für fremde Schiffe unbehindert.

Das Gesetz, betreffend die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881 (R. G. Bl. S. 97, 98) lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), steht ausschließlich deutschen Schiffen zu.

§ 2.

Ausländischen Schiffen kann dieses Recht durch Staatsvertrag oder durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths eingeräumt werden.

§ 3.

Der Führer eines ausländischen Schiffes, welcher unbefugt Küstenfrachtfahrt betreibt, wird mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft.

reciproke Zulassung der Angehörigen der contrahirenden Theile sind seit dem 15. Jahrhundert in zahlreichen Verträgen, zuerst im Jahre 1459 durch den Londoner Tractat zwischen Heinrich VII. von England und Erzherzog Philipp von Oesterreich, als Grafen von Holland und Seeland, vereinbart worden.

Das deutsche Strafgesetzbuch bedroht im § 296a mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder mit Gefängniß bis zu 6 Monaten Ausländer, welche in deutschen Küstengewässern unbefugt fischen, und bestimmt ferner, daß neben der Geld- oder Gefängnißstrafe auf Einziehung der Fanggeräthe, welche der Thäter bei dem unbefugten Fischen bei sich geführt hat, ingleichen der in dem Fahrzeuge enthaltenen Fische zu erkennen ist, ohne Unterschied, ob die Fanggeräthe und Fische dem Verurtheilten gehören oder nicht.

3) Die Ausübung der Jurisdictionsgewalt mit den aus dem Wesen der internationalen Rechtsbeziehungen sich ergebenden Einschränkungen. S. §§ 13, 14, 15.

4) Die Handhabung der Polizeigewalt, namentlich der Sicherheits- und Sanitätspolizei. S. daselbst und § 23.

5) Die Regelung des Lootsenwesens und der Seezeichen.

6) Die Zollcontrole.

7) Die Regelung der Strandungsangelegenheiten.

8) Die Festsetzung des Seeceremoniels.

Diesen Rechten entsprechend liegen den Seeuferstaaten fremden Schiffen gegenüber, welche sich in ihren Hoheitsgewässern befinden, gewisse Pflichten ob, insbesondere die Gewährung von Schutz gegen Rechtsver-

---

Neben der Geldstrafe kann auf Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht.

Der § 42 des Strafgesetzbuchs findet entsprechende Anwendung.

§ 4.

Bestehende vertragsmäßige Bestimmungen über die Küstenfrachtfahrt werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1882 in Kraft.

Urkundlich unter Unser Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, 22. Mai 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

letzungen, im Frieden sowohl wie im Kriege; namentlich hat in Kriegszeiten ein neutraler Staat, neben dem Anspruch auf Respectirung seines maritimen Gebietes seitens der Kriegführenden, die Pflicht, kriegerischen Actionen derselben entgegenzutreten. S. § 39.

§ 6.

Vorübergehende Gebietshoheit über Theile des offenen Meeres.

I. Der Ausgangspunkt ist die Fiction, daß Schiffe, wo sie auch immer sein mögen, jedenfalls aber auf hoher See, Theile ihres Heimathsstaats seien, wandelnde Gebietstheile, welche ihre Nationalität, äußerlich gekennzeichnet durch die Flagge, mit sich führen, deren Rechtsboden derselbe sei, wie derjenige ihres Staats überhaupt, und daß diese Annahme ganz besonders zutreffe für Kriegsschiffe, weil solche ein Theil der bewaffneten Macht des Heimathsstaats sind mit allen Prärogativen desselben, vorzüglich den Souveränetätsrechten.

II. Hieran anknüpfend haben neuere Publicisten, zu welchem Zweck ist schwer erfindlich, eine temporäre Gebietshoheit angenommen nicht nur über denjenigen Raum des offenen Meeres, in welchem sich eine Kriegsflotte oder ein einzelnes Kriegsschiff befindet, sondern sogar bis auf Kanonenschußweite von der Flotte beziehungsweise dem einzelnen Schiff ab.[1]) Diese an und für sich vollkommen willkürliche Theorie erscheint auch mit der Freiheit des Verkehrs auf der offenen See unvereinbar und muß in ihren Consequenzen zu unlöslichen Collisionen führen.

Wenn Bluntschli[2]) folgende Regel als einen Satz des positiven Völkerrechts angesehen wissen will: „Wenn die Schiffe auf offener See fahren, so erstreckt sich die Gebietshoheit ihrer Staaten ungehemmt auf den Bereich der Schiffe und den Theil des Meeres, in welchem das Schiff sich gerade befindet", so erscheint auch das zu weit gegangen; die

---

[1]) De Cussy (I. S. 147) geht wohl am weitesten, wenn er erklärt: „Un vaisseau de guerre en pleine mer emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire incontestable; dans cette situation il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre qui a pour mesure la portée de ses canons, et si un navire se réfugie dans ce rayon il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre." S. auch das. S. 250, wo die Consequenzen dieser durchaus unhaltbaren Anschauung gezogen werden.

[2]) § 318.

Gebietshoheit kann sich füglich nicht weiter erstrecken als auf die Schiffe selbst und die außenbords befindlichen Boote; indessen erklärt auch Phillimore,[1]) gestützt auf Grotius[2]) und Bynkershoek: „The portion of the sea actually occupied by a fleet riding at anchors is within the dominion of the nation to which the fleet belongs, so long as it remains there.“ Für die Fiction eines solchen vorübergehenden dominium oder imperium, welches namentlich in den von Kriegsschiffen viel besuchten Revieren einen steten Wechsel des Rechtszustandes mit sich führen muß, liegt aber auch ein Anlaß in der That nicht vor. Um die rechtliche Grundlage für die freie Benutzung des freien Meeres zu gewinnen, ist sie vollends überflüssig, weil ein solches ungestörtes Nutzungsrecht aus dem Princip von der Freiheit des Meeres von selbst folgt; jedes Schiff auf See darf frei manövriren und muß dabei nur diejenigen Regeln beachten, welche für das Ausweichen der Schiffe gelten, Regeln, welche, wenn sie auch bis jetzt formell nicht als ein Theil des internationalen Rechts erscheinen, doch in allen Seegesetzgebungen der civilisirten Nationen denselben Inhalt haben (s. unten § 20). Die Annahme eines besonderen Schiffsterritoriums (territoire oder domaine naval), wie es Hautefeuille[3]) für den Raum des Meeres, welchen ein Schiff einnimmt und den es für seine Manöver nöthig hat, unterstellt, ist eben kein Bedürfniß; sie ist aber auch insofern bedenklich, als es auf der Hand liegt, daß, wenn man auch nur so weit geht, ein Ineinandergreifen der Schiffsterritorien verschiedener Nationen unvermeidlich ist, ebenso unvermeidlich, als wenn man mit de Cussy dazu auch noch denjenigen Theil des Meeres rechnen will, der das Schiff bis auf Kanonenschußweite umgiebt; die hieraus sich mit Nothwendigkeit ergebenden Collisionen von Rechten sind vollkommen unlöslich und würden, wenn die Praxis sich die Theorie zu eigen machen wollte, sicherlich nicht selten zu sehr entbehrlichen Conflicten führen. Kurz, die ganze Annahme, die weder theoretisch begründet noch in der Praxis anerkannt ist, erscheint hinfällig; unhaltbar ist aber auch die anscheinend unverfängliche Regel Bluntschlis; denn es würden mit derselben die unbestreitbaren Rechte der Kriegführenden auf See Neutralen gegenüber völlig unvereinbar sein; man müßte sich denn in die den Grundlehren von der Neutralität zuwiderlaufende Consequenz

---

[1]) I. § 203 und II. § 303.

[2]) De jure belli ac pacis lib. II. c. III. § 13. Dagegen Wheaton, El. II. S. 101; Geßner, a. a. O. S. 167.

[3]) Histoire S. 23.

fügen, daß man auf neutralem Boden — als solcher würde ja nach Bluntschli, Phillimore u. a. der Raum des Meeres anzusehen sein, auf welchem sich ein neutrales Schiff, gleichviel ob Kriegs- oder Kauffahrteischiff, zeitweise befindet — ein Visitationsrecht der Kriegführenden und ein Prisenrecht anerkennt. Selbst wenn man nur die Annahme einer vorübergehenden Gebietshoheit über die Umgebung von Kriegsschiffen zulassen will, gelangt man doch schon in ein Dilemma bei der Frage, wie damit das Recht der Kriegführenden, convoyirte Schiffe anzuhalten und unter gewissen Voraussetzungen auch durchsuchen zu lassen (vgl. § 56), vereinbar ist?

Für die Berechtigung der Fiction eines territoire naval — der Ausdruck ist sehr verführerisch — könnten vielleicht die Vorschriften und Usancen geltend gemacht werden, die hinsichtlich des Abstandes bestehen, welchen ein Kreuzer oder Caper bei der Annäherung an ein Handelsschiff, das er dem Visitationsrecht zu unterwerfen beabsichtigt, innezuhalten hat, und welcher vielfach, entsprechend der Ausdehnung des Küstenmeeres, auf Kanonenschußweite festgesetzt ist. Diese Bezugnahme würde aber nicht zutreffend sein, weil einmal auf den gedachten Abstand nur das Annäherungsrecht der Kreuzer und Caper selbst, nicht dasjenige ihrer Boote, beschränkt ist, weil ferner Kanonenschußweite keineswegs die allgemein feststehende Entfernung ist, die innegehalten werden soll, anderweit vielmehr anerkannt wird, daß der Abstand nach den besonderen Umständen des Einzelfalles bemessen werden müsse (s. § 54), und weil schließlich die Innehaltung jener Grenze nicht nur mit dem praktischen Bedürfniß völlig unvereinbar, sondern in den allermeisten Fällen, stets aber zur Nachtzeit, unmöglich ist; das beiderseitige Interesse einer schnellen Abfertigung der neutralen Handelsschiffe macht gerade eine möglichst große Annäherung wünschenswerth.

Auch für die Begründung der Berechtigung eines ungestörten Betriebes der Seefischerei bedarf es der Fiction nicht. Denn wenn auf der einen Seite das Recht, auf hoher See die Fischerei auszuüben, Niemandem versagt werden kann, so haben sich auf der anderen Seite, hervorgegangen aus dem Bedürfniß, Beeinträchtigungen der Seefischer bei dem Betrieb ihres Gewerbes möglichst zu verhüten, neben zahlreichen Conventionen, die zwischen den hierbei interessirenden Staaten abgeschlossen worden sind (trèves pêcheresses), im Laufe der Jahrhunderte mannigfache Gewohnheiten gebildet, durch deren Beobachtung das Ziel vollkommen erreicht werden kann; es seien hier namentlich erwähnt die Tractate und Usancen zur Verhütung von Collisionen der Fischerfahrzeuge untereinander und

mit anderen Seefahrzeugen, die Verbote gegenseitiger Störungen durch Verdrängen aus dem Revier, durch die Art der Netzauslegung ꝛc., die üblichen Pflichten zur gegenseitigen Hülfeleistung, die Rechtsgrundsätze über den Erwerb des Eigenthums an Fischen (s. auch § 22).

II. Abschnitt.

Nationalität der Seeschiffe.

§ 7.

Allgemeine Grundsätze.

I. Das Bedürfniß, im Interesse der Sicherheit auf See möglichst umfassende Garantieen zu gewinnen, liegt in der besonderen Natur des maritimen Verkehrs tief begründet und ist in neuerer Zeit in erhöhtem Maße hervorgetreten, seitdem der Charakter des Seeverkehrs durch den Dampfschifffahrtsbetrieb eine sehr wesentliche Umgestaltung erfahren hat. Solche Garantieen sind nicht allein erforderlich für Kriegszeiten, insofern jeder Krieg zwischen Seestaaten den Seehandelsverkehr beider Parteien sowohl, wie auch mehr oder weniger denjenigen von Neutralen in Mitleidenschaft zieht, sondern nicht minder und aus sehr mannigfachen Ursachen für einen ordnungsmäßigen und sicheren Betrieb der Seefahrt im Frieden.

Die Basis für die staatliche Einwirkung und für den maritimen Rechtsschutz ist die Zugehörigkeit eines jeden Schiffs zu einem bestimmten Staat, seine Nationalität. Ein Seeschiff, welches sich nicht dem Verdacht aussetzen will, Seeraub zu treiben, muß seine Nationalität nachweisen können. Dieser Nachweis wird geführt durch die Flagge und die Schiffspapiere. „Le pavillon est le signe distinctif apparent du caractère national d'un navire. Chaque Etat a ses couleurs particulières, sous lesquelles naviguent ses citoyens, et qui ne peuvent être portées sans sa permission quand on en vient aux preuves réelles. Mais ce signe distinctif ne peut être le seul; car s'il en était ainsi, il serait bien facile de déguiser la nationalité d'un bâtiment. C'est dans le but d'une constatation évidente

de cette nationalité qu'ont été institués les papiers de bord ou lettres de mer dont tout navire de commerce doit être pourvu. Le nombre, la nature et la formule de ces papiers sont réglés par la loi de chaque pays, fréquemment par les dispositions des codes de commerce maritime.[1])

Historisches über Flaggen s. bei Cleirac im Anhange: „Livrées et couleurs des pavillons des navires pour la connaissance et distinction de chaque nation qui met à la mer."[2])

II. Die Nationalflagge ist das äußere Kennzeichen der Staatszugehörigkeit eines Schiffs; sie ist das einfachste, wenn auch keineswegs unter allen Umständen ausreichende, Mittel der Legitimirung. Außer zur Bezeichnung der Nationalität wird sie aber auch gebraucht, um gewissen Thatsachen und Absichten Ausdruck zu geben, namentlich bei feierlichen Gelegenheiten, in Fällen der Noth &c.; so ist die Nationalflagge halbstocks Zeichen der Trauer; die Flagge geknotet (in Schau) Nothzeichen; Auf- und Niederholen derselben ist Schiffsgruß; Streichen der Flagge bezeichnet die Absicht, ein Schiff zu übergeben.

III. In vielen Staaten ist die Nationalflagge der Kriegsschiffe[3]) eine andere, als diejenige der Kauffahrteischiffe. Die Wahl der Flagge ist nur durch die Regel beschränkt, daß nicht eine bereits im internationalen Seeverkehr anerkannte Flagge eingeführt werden darf, weil sonst nicht nur der Zweck, Ausweis über die Nationalität, verfehlt, sondern auch der Ausgangspunkt für Conflicte mannigfacher Art gegeben werden würde.

IV. Das Recht der Kauffahrteischiffe, seine Flagge zu führen,

---

[1]) Ortolan, I S. 174; s. auch v. Martens, Précis II. § 317; Cauchy, I. S. 47 und 55 und II. S. 152 ff.; Calvo, I. S. 455.

[2]) Ce fut jadis un ancien ordre, principalement aux expeditions des Guerres Saintes et d'outre mer, que chaque Nation portait les Estandars, Banières, et Pavillons de livrée, designés ou variés de certaines couleurs pour les distinguer et faire reconnoistre, lesquelles couleurs et livrées pour la plus part ils ont encore retenu; et furent attribuées, par les Generaux des armées, avec raison et sens Mystique: Cette matiere est autre et outre les Armories. D'où procède que les Ordonnances de la marine ont conservé le droict aux Seigneurs Admiraux, de pouvoir donner bannières, livrées, couleurs et devises aux Navires, sans qu'il soit permis aux Capitaines, Maistres, ou Bourgeois d'en prendre à plaisir ou volonté. Cela estant du droict public et de toute la Nation."

[3]) Ausgeschlossen ist das Recht, Kriegsschiffe zu besitzen und eine Kriegsflagge zu führen, für Montenegro durch Art. 29 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878.

macht jeder Staat von besonderen Erfordernissen abhängig, wie z. B. von der Staatsangehörigkeit der Rheder, von derjenigen des Capitäns oder eines Theiles der Besatzung, von dem Orte der Erbauung des Schiffs zc. Diese von einander sehr abweichenden Festsetzungen der particulären Seerechte treten in die Sphäre des internationalen Rechts ein und bilden, obwohl an und für sich nur staatsrechtlichen Charakters, doch gleichzeitig einen integrirenden Theil des Völkerrechts, einmal, weil sie vielfach internationalen Verträgen mit zu Grunde gelegt werden, und ferner, weil sie, aus denselben Grundprincipien herstammend, ungeachtet ihrer Verschiedenartigkeit doch nach der einen oder anderen Richtung hin einen gemeinsamen Charakter tragen. [1])

§ 8.

Die deutsche Kriegsflagge.

I. Die Verfassung des deutschen Reichs setzt in den Artikeln 53 bis 55, entsprechend den desfallsigen Bestimmungen der Verfassung des norddeutschen Bundes, die Einheitlichkeit der Kriegsmarine unter dem Oberbefehl des Kaisers, sowie die Einheitlichkeit der Handelsmarine, welche von den Kauffahrteischiffen aller Bundesstaaten gebildet wird, fest und verordnet: Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-roth.

II. Die durch Königliche Ordre vom 4. Juli 1867 an Stelle der preußischen Kriegsflagge für die Bundes-Kriegsmarine eingeführte Flagge darf außer von den Schiffen und Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine nur geführt werden: von den deutschen Küstenbefestigungen, sowie von den der Kaiserlichen Marine gehörigen Etablissements und sonstigen Anstalten, von den obersten Reichsbehörden, den Gesandtschaften und Consulaten [2]) des Reichs, welche letzteren übrigens auch die Handelsflagge führen können. [3])

III. Die Kriegsflagge mit einem besonderen Abzeichen haben alle Regierungsfahrzeuge des Reichs zu führen. Das Abzeichen in der Größe des eisernen Kreuzes der Reichs-Kriegsflagge befindet sich in der unteren Ecke zunächst dem Flaggstock und besteht:

---

[1]) Ortolan, I. S. 176.

[2]) Manche Staaten haben eine besondere Dienstflagge für die Consulate eingeführt, wie z. B. Rußland, Schweden-Norwegen.

[3]) Allg. Dienstinstruction für die Consuln vom 6. Juni 1871 zu § 1 Nr. 7. — Flaggen- und Salutreglement vom 21. Mai 1878 § 13.

1) für die Last-, Arbeits- rc., sowie für gemiethete Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine in vier rothen mit den Spitzen gegen einander gekehrten Ankern, deren Tauringe die vier Ecken eines Quadrats bilden;

2) für die Zollfahrzeuge in einem blauen Anker zwischen den rothen Buchstaben K und Z;

3) für die Postschiffe in einem gelben Posthorn;

4) für die Lootsenfahrzeuge in zwei gekreuzten blauen Ankern;

5) für die übrigen zum Ressort des Handels gehörigen Regierungsfahrzeuge in einem blauen Anker.

Ferner ist bestimmt, daß die zur Beförderung der Reichspost dienenden, nicht zu den Regierungsfahrzeugen gehörigen, deutschen Schiffe für die Zeit, in welcher sie diese Post an Bord haben, neben der am Heck oder an der Gaffel zu führenden Reichsflagge der Handelsmarine die Reichs-Postflagge (s. oben Nr. 3) als besonderes Abzeichen im Großtop zu hissen haben.

Die unter 1 bis 5 benannten Fahrzeuge sind auch zur Führung einer Gösch auf dem Bugspriet, bestehend aus einer schwarz-weiß-roth gestreiften vierkantigen Flagge mit ihrem besonderen Abzeichen (an Stelle des eisernen Kreuzes in der Gösch der Kriegsfahrzeuge) zu führen berechtigt. Zur Führung des Wimpels dagegen sind sie nur befugt, wenn sie von einem im activen Dienst befindlichen Seeoffizier der Kaiserlichen Marine befehligt werden.[1])

§. 9.

Die Flagge der deutschen Handelsmarine.

1) Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. October 1867 (B. G. Bl. S. 35—39);
2) Verordnung, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe, vom 25. October 1867 (B. G. Bl. S. 39);
3) Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873 (R. G. B. S. 184).
4) Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 13. November 1873 (R. G. Bl. S. 367—369).

I. Das Gesetz vom 25. Oktober 1867 verordnet, daß die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten als Nationalflagge ausschließlich die Bundesflagge zu führen haben. Hiermit war die Unzulässigkeit der ferneren

---

[1]) Flaggen- und Salutreglement §§ 14—16. Allerh. Verordnung vom 11. November 1869.

Führung der Nationalflaggen der einzelnen Bundes-Seestaaten für den Seeschiffsfahrtsverkehr ausgesprochen; diese Flaggen tragen also nicht mehr den Charakter von Nationalflaggen im Sinne des öffentlichen Seerechts; und selbst wenn ein Kauffahrteischiff deutscher Rhederei auf den Schutz des Reichs verzichten wollte, würde es doch nicht für befugt zu erachten sein, die Landesflagge seines Heimathsstaats als Nationalflagge zu führen; vielmehr würde es sich durch die Führung einer solchen, weder im internationalen Seeverkehr noch im deutschen Seerecht der Gegenwart anerkannten Flagge denationalisiren.

II. Die Nationalflagge der deutschen Kauffahrteischiffe ist ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß, der untere roth ist. Das Verhältniß der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Flagge wird am Heck oder am hinteren Maste, und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Top oder im Want, geführt. Die Führung eines besonderen Abzeichens in der Flagge oder eines Wimpels, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.[1])

Als Lootsenflagge, d. h. als diejenige Flagge, deren Aufhissen bedeutet, daß ein Lootse gewünscht wird, bedienen sich die Kauffahrteischiffe der Reichsflagge in kleinerem Format, umgeben von einem weißen Streifen, welcher die Breite eines der übrigen Streifen erhält.

III. Decorationsflaggen, wie auch Flaggen mit dem Namen des Schiffs, können, wenn Veranlassung dazu vorliegt, gesetzt werden, aber nicht an der Stelle, wo die Nationalflagge geführt wird, welche in solchen Fällen ebenfalls gehißt werden muß. Dem Setzen der Landesflaggen als Decorationsflaggen steht grundsätzlich nichts entgegen.

IV. Ueber die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe, die Nationalflagge zu setzen, sobald sie bei einem Kriegsschiff, einer Festung oder einem Küstenfort vorüberfahren, s. bei IX. Die Erfüllung dieser auf alten seerechtlichen Usancen und Vorschriften beruhenden Verpflichtung ist zwar, soweit ein Schiff überhaupt im Besitz von Flaggen sich befindet, erzwingbar,

---

[1]) Contraventionen gegen dieses Verbot sind im deutschen Seerecht nicht mit Strafe bedroht; mithin ist nur die Wegnahme solcher Flaggen und Wimpel zulässig (s. unten bei VIII.); das englische Recht droht neben der Confiscation des Zeichens Geldstrafe bis zu Lstrl. 500 an. The Merchant Shipping Act, 1854 sect. 105.

aber die Nichterfüllung derselben hat nach deutschem Recht eine Bestrafung nicht zur Folge, wie denn überhaupt die Unterlassung der Führung der Reichsflagge nirgends mit Strafe bedroht ist; sie entzieht nur dem betreffenden Schiff diejenigen Vortheile, deren ein deutsches Schiff sich sonst zu erfreuen hat, namentlich in außerheimischen Gewässern, insbesondere den Schutz seitens der Consuln und der Kriegsschiffe.

V. Das Recht zur Führung der Reichsflagge. Zur Führung der Flagge der deutschen Handelsmarine sind die Kauffahrteischiffe nur berechtigt, wenn sie sich im ausschließlichen Eigenthum solcher Personen befinden, welchen das Reichsindigenat[1]) zusteht; diesen Personen werden gleichgeachtet die im Reich errichteten Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien, sowie die nach Maßgabe des preußischen Gesetzes vom 27. März 1867 und des Bundesgesetzes vom 4. Juli 1868, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Reichsgebiets ihren Sitz haben und bei der Commanditgesellschaft auf Actien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Reichsindigenat zusteht. Die Nationalität der Vorstandsmitglieder kommt nicht in Betracht.

Von anderen Bedingungen ist das Recht, die Reichsflagge zu führen, nicht abhängig; insbesondere ist der Ort der Erbauung des Schiffs, die Nationalität des Capitäns,[2]) der Offiziere und der Mannschaft ohne Einfluß.

VI. Auch die meisten anderen Seestaaten fordern als Voraussetzung für das Recht, ihre Flagge zu führen, Staatsangehörigkeit der Eigenthümer, einzelne indeß nur Miteigenthum Staatsangehöriger, so Frankreich zu $^1/_2$, Belgien und Holland zu $^5/_8$; Erbauung im Inlande wird erfordert in Spanien, in der Regel auch in Frankreich und Norwegen; Staatsangehörigkeit des Capitäns wird erfordert in Brasilien, Dänemark, Frankreich, Italien, Mexico, Oesterreich, Portugal, Schweden, Spanien, den

---

[1]) S. darüber Art. 3 der Reichsverfassung und das Gesetz über die Erwerbung und den Verlust des Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870.

[2]) Selbstverständlich muß ein Ausländer, wenn er als Schiffer oder als Steuermann eines deutschen Kauffahrteischiffs zugelassen werden will, den Vorschriften der Reichsgesetzgebung über die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Seeschiffer und Seesteuermann zuvor genügt haben.

Vereinigten Staaten von Nordamerika u. s. w.; Staatsangehörigkeit der Schiffsoffiziere beziehungsweise eines Theils derselben und eines Theils der übrigen Mannschaft in Dänemark, wo in der Regel die gesammte Schiffsbesatzung aus dänischen Staatsangehörigen bestehen soll, in Frankreich, Italien, Mexico, Oesterreich, Portugal, Rußland, Spanien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika u. s. w.

VII. Die Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, darf erst erfolgen nach Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister und Ausfertigung des Certificats.

Die Registrirung der Kauffahrteischiffe ist nach dem Vorgang der britischen Gesetzgebung allmälig in allen größeren Seestaaten eingeführt worden und als ein in der Regel unerläßliches Erforderniß zur Ausübung des Rechts, die Nationalflagge zu führen, hingestellt.

Das deutsche Schiffsregisterwesen ist neu und einheitlich geregelt durch die oben angeführten Gesetze und Vorschriften. Die Eintragung in das Schiffsregister ist danach obligatorisch für jedes zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmte Schiff von über 50 cbm Bruttoraumgehalt; die Eintragung kann nur erfolgen in das Schiffsregister desjenigen Hafens, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll; die Wahl dieses Hafens — Heimathshafen oder Registerhafen genannt — steht dem Rheder zu; hier ist das Domicil des Schiffs. Jedes Schiff wird im Register unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen; die Eintragung setzt voraus den glaubhaften Nachweis des Rechts, die Reichsflagge zu führen und speciell folgende Thatsachen, welche die Eintragung enthalten muß:

1) Namen und Gattung des Schiffs;

2) seine Größe und die danach berechnete Tragfähigkeit;[1]

3) die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines fremden Staates geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt hat, und außerdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;

4) den Heimathshafen;

5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder und die Größe der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an

---

[5]) S. Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 (R. G. Bl. S. 270—287).

welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und wenn die Gesellschaft nicht eine Actiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter, worunter die stillen Gesellschafter jedoch nicht mitzuverstehen sind, einzutragen; bei der Commanditgesellschaft auf Actien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;

6) den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffs oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

7) die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder.

Die Einregistrirung ist die Grundlage für das Certificat. Dieses ist eine von der Registerbehörde ausgefertigte, mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde, welche außerdem bezeugen muß, daß die vorgedachten Nachweisungen geführt sind und das Schiff zur Führung der deutschen Flagge befugt sei.[1])

Veränderungen in den unter Nr. 1 bis 7 gedachten Thatsachen sind in das Schiffsregister einzutragen und auf dem Certificat zu vermerken.

Im Fall ein Schiff untergeht oder das Recht, die Reichsflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certificat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, daß es nicht zurückgeliefert werden kann. Die Ablieferung ist vorgeschrieben, um zu verhüten, daß mit der Urkunde Mißbrauch getrieben wird.

Das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlischt, wenn die unter Nr. V. angegebenen Voraussetzungen nicht mehr zutreffen, also schon, wenn eine einzige Schiffspart, gleichviel auf Grund welches Rechtstitels, in das Eigenthum einer Person übergegangen ist, welcher das Reichsindigenat nicht zusteht.

Die Regel, daß das Recht, die Reichsflagge zu führen, erst nach der Registrirung des Schiffs und der Ausfertigung des Certificats ausgeübt werden darf, erleidet zwei Ausnahmen:

1) in Betreff der Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt,[2]) indem es bei diesen von dem Ermessen der Rheder abhängt, ob sie registriren lassen und ein Certificat erwerben wollen.

---

[1]) Die Regelung der Ausstellung der Certificate ist durch Artikel 54 der Reichsverfassung dem Reich übertragen; ein einheitliches Formular ist durch den Bundesrath unterm 21. December 1872 festgestellt. — S. auch für Preußen die allgem. Verf. des Justizministers vom 10. Mai 1881, betr. die Ertheilung amtlich beglaubigter Auszüge aus den Schiffscertificaten, besonders behufs Führung von Ausweisen bei den Zoll- und Hafenbehörden des Auslandes (Just. Min. Bl. S. 92).

[2]) Die Grenze ist so gezogen, daß einerseits möglichst alle nach ausländischen

2) Wenn ein außerhalb des Reichsgebiets befindliches fremdes Schiff durch den Uebergang in das Eigenthum einer Person, welcher das Reichsindigenat zusteht, oder in das Eigenthum einer Gesellschaft, welche solcher Person gleichgeachtet wird (s. unter Nr. V), das Recht, die deutsche Flagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certificat durch ein von dem Kaiserlichen Consul, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit des Eigenthumsübergangs sich befindet, über den Erwerb des Rechts, die deutsche Flagge zu führen, ertheiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres vom Tage der Ausstellung des Attestes und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise, ersetzt werden. Ein solches Attest heißt Flaggenattest. Von der Ertheilung jedes Flaggenattestes giebt der Consul unverweilt der Regierung desjenigen Bundesstaates Kenntniß, welchem der neue Schiffseigenthümer angehört oder in welchem der von demselben gewählte Heimathshafen liegt. Das Flaggenattest, da es das Certificat einstweilig ersetzen soll, muß auch die für die Feststellung der Identität erforderlichen Merkmale enthalten. [1])

Häfen gehenden oder sonst in internationale Beziehungen tretenden Schiffe zur Registrirung verpflichtet sind, und andererseits möglichst alle diejenigen Schiffe von der Verpflichtung befreit sind, für welche in der Registrirung nur eine lästige Verpflichtung ohne entsprechenden Nutzen zu erblicken ist.

[1]) S. Allgem. Dienst-Instr. für die Consuln vom 6. Juni 1871 zu § 30. Vor der Ausstellung des Flaggenattestes hat sich der Consul durch Einsicht der Documente, auf welchen der Eigenthumsübergang beruht, sowie durch sonstige glaubhafte Nachweise, welche durch eine schriftliche Erklärung an Eidesstatt seitens des Rheders oder des Capitäns zu bekräftigen sind, zu überzeugen, daß das Schiff sich wirklich fortan im ausschließlichen Eigenthum von Personen, denen das Reichsindigenat zusteht, oder einer solchen gleichstehenden Gesellschaft befindet. Als Beweis für die Nationalität des neuen Erwerbers kann unter Umständen auch die Notorietät genügen. In Kriegszeiten sollen die Consuln bei der Ertheilung von Flaggenattesten mit besonderer Vorsicht zu Werke gehen und solche namentlich nicht für Schiffe ertheilen, welche bis zum Uebergang des Eigenthums auf einen Reichsangehörigen einer der im Kriege befindlichen Nationen angehört haben; auch soll die Ertheilung des Attestes verweigert werden, wenn der Verdacht vorliegt, daß das Geschäft ein simulirtes sei. — Zur Verhütung des Mißbrauches der deutschen Flagge durch seeuntüchtige Schiffe wurden im September 1875 die Kaiserlichen Consularbehörden in den britischen Hafenplätzen angewiesen, für ein daselbst in das Eigenthum von Reichsangehörigen übergehendes Schiff das Flaggenattest nur auf Grund des Zeugnisses eines Schiffsbesichtigers des britischen Handelsamts (board of trade) über die Untersuchung des Schiffs und dessen Seetüchtigkeit zu ertheilen;

VIII. Unberechtigtes Führen einer Nationalflagge unterliegt der Ahndung sowohl seitens desjenigen Staats, dessen Flagge widerrechtlich geführt wird, als auch desjenigen, dem gegenüber der Mißbrauch geschieht. In Betreff der Straffolgen für unbefugte Anmaßung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, beziehungsweise unbefugte Ausübung dieses Rechts siehe die §§ 13 und 14 des Gesetzes vom 25. October 1867.

IX. Die Ueberwachung der Innehaltung der Vorschriften über die Führung der Reichsflagge liegt ob:

a. innerhalb des Reichsgebietes:

1) den Polizeibehörden, insbesondere der Küsten- und Hafenpolizei und den Zollkreuzern,

2) den Commandanten der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine sowie den Behörden derselben am Lande (Flaggen- und Salut-Reglement § 15);

b. im Auslande:

1) den Kaiserlichen Consuln (§ 30 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundesconsulate ꝛc. vom 8. November 1867 und die Erläuterungen dazu in der Allgemeinen Dienst-Instruction vom 6. Juni 1871),

2) den unter a. 2 genannten Commandanten.

Die Ueberwachung erstreckt sich darauf:

a. daß kein Schiff unberechtigt die deutsche Flagge führe;

b. daß kein deutsches Kauffahrteischiff als Nationalflagge eine andere Flagge als die vorgeschriebene (s. unter Nr. II) führe;

c. daß ein solches Schiff sich nicht eines Wimpels, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine, bediene.

Kommt es zur Kenntniß des Consuls, daß ein zur Führung der Reichsflagge nicht berechtigtes Schiff diese Flagge in einem Hafen seines Amtsbezirks führt, so hat er durch Vermittelung der Local-Polizeibehörde oder des betreffenden fremden Consulats die erforderlichen Schritte zu thun, um solchen Mißbrauch zu verhindern. Die Strafen hat nicht der Consul festzusetzen, sondern es entscheiden darüber die zuständigen Gerichte. Die erforderlichen Anzeigen sind an die betreffende Staatsanwaltschaft oder Amtsanwaltschaft zu richten.

---

die Schiffsbesichtiger sind vom board of trade beauftragt, diese Untersuchung, deren Kosten von dem Rheder zu tragen sind, auf Antrag der Kaiserlichen Consularbehörden vorzunehmen (s. R. C. Bl. von 1875 S. 520).

Wenn der Consul in Erfahrung bringt, daß ein Kauffahrteischiff eines Bundesstaates als Nationalflagge eine andere als die vorgeschriebene Flagge — auch besondere Abzeichen in der Flagge sind unzulässig — oder einen Wimpel, ähnlich demjenigen der Reichsmarine, führt, so begiebt er sich an Bord und fordert den Schiffer auf, die vorschriftswidrige Flagge oder den unzulässigen Wimpel herunterzuholen und ihm zu übergeben. Er nimmt über den Hergang ein von dem Schiffer zu unterzeichnendes Protokoll auf, welches er demnächst mit einer genauen Beschreibung der vorschriftswidrigen Flagge rc. der Regierung desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört, einreicht. Durch Befestigung des Consulatssiegels und des Siegels des Schiffers oder in sonst angemessener Weise ist die Identität der Flagge rc. sicherzustellen. Ist der Consul verhindert, sich selbst an Bord des Schiffs zu begeben, so sendet er einen gehörig legitimirten Bevollmächtigten. Weigert sich der Schiffer, der Aufforderung des Consuls oder seines Bevollmächtigten Folge zu geben, so ist die Hülfe der Local-Polizeibehörde zu requiriren. Lehnt letztere ihre Mitwirkung ab, so hat der Consul dem Schiffer schriftlich zu eröffnen, daß sein Schiff, so lange es die Nationalflagge nicht führt, als ein deutsches nicht angesehen werden könne, also weder des Schutzes seitens des Consulats noch der Rechte werde theilhaftig werden, welche die Verträge mit dem Auslande den deutschen Schiffern einräumen.

Der Commandant eines von S. M. Schiffen oder Fahrzeugen wird in derartigen Fällen einen Offizier mit Begleitung entsenden und entsprechend einschreiten lassen. Im Falle der Weigerung des Schiffers wird der Offizier, ohne daß es einer Requisition der fremden Polizeibehörde bedarf, die Wegnahme der vorschriftswidrigen Flagge oder des unzulässigen Wimpels auszuführen haben. [1])

---

[1]) Bestimmungen, betr. das Verhältniß der Kriegsmarine zur Handelsmarine, mitgetheilt vom Kanzler des norddeutschen Bundes an die Regierungen der Bundesseestaaten unterm 27. December 1867: „1) die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten haben die Bundesflagge zu hissen, sobald sie ein Schiff oder Fahrzeug der Bundeskriegsmarine, eine Festung oder ein Küstenfort passiren, welche ihre Nationalflagge gesetzt haben. Dasselbe gilt nach Seegebrauch bei der Begegnung mit Kriegsschiffen befreundeter Mächte auf See. 2) Die Commandanten der Bundeskriegsschiffe haben auf See die Befolgung der über die Führung der Bundesflagge bestehenden Vorschriften durch die Kauffahrteischiffe zu überwachen. Sie sind daher berechtigt, den Kauffahrteischiffen solche als Bundes- (National-) Flagge geführten Flaggen, welche den bestehenden Vorschriften nicht entsprechen, und solche von denselben geführten

X. Da durch das Certificat das Recht eines Schiffs, die Reichsflagge zu führen, vollkommen nachgewiesen wird, so können neben demselben weitere Schiffspapiere zum Nachweise dieses Rechts nicht gefordert werden, insbesondere ist ein Seepaß zu dem Zweck nicht erforderlich. Anderweit kommt indeß diese Urkunde in der Praxis noch vor. Der Seepaß oder Seebrief ist eine amtliche Legitimation des Capitäns zur Seefahrt unter nationaler Flagge mit einem bestimmten Schiff. Derselbe pflegt folgende Angaben zu enthalten: Namen und Domicil der Rheder, Namen, Heimathshafen und Tonnengehalt des Schiffs, Heimathshafen, Namen und Domicil des Capitäns. Außer dem Seepaß dienten früher auch zum Nachweis der Nationalität: der Bielbrief oder Beylbrief (acte de construction), d. i. die obrigkeitliche Bescheinigung darüber, wie, wann, wo, von wem, für wen und zu welchem Zweck das Schiff erbaut worden, welchen Namen es führen soll, und daß der Bau vorschriftsmäßig sei; der Meßbrief, d. i. die Urkunde über die amtlich erfolgte Vermessung und deren Resultate nach Dimensionen und Raumgehalt; das Rhedereiverzeichniß, d. i. eine obrigkeitliche Bescheinigung über die Eigenthumsverhältnisse; ferner Verträge über den Kauf eines Schiffs, Urtheile von Prisengerichten, Erkenntnisse über den Nationalitätscharakter eines Schiffes, Caperbriefe u. s. w.

§ 10.

Benennung und Bezeichnung der Seeschiffe.

I. Die Controle des Seeschifffahrtsverkehrs und das Bedürfniß einer wechselseitigen Garantie für die Schifffahrttreibenden selbst ergiebt die Nothwendigkeit von Unterscheidungsmerkmalen der einzelnen Schiffe. Die Sitte, jedem Seeschiff einen Namen zu geben, ist unvordenklichen Ursprungs, aber erst die modernen Seerechte legen Gewicht darauf, daß

Wimpel, welche dem Wimpel der Bundeskriegsmarine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Bundesflagge zu verhindern." — Eine Disciplinargewalt über die Besatzungen deutscher Kauffahrteischiffe steht den Schiffen der Kaiserlichen Marine nicht zu. — Oesterreichisch-ungarischen Kauffahrern im Auslande gegenüber steht den Befehlshabern der k. k. Marine in Gemäßheit der Nr. 1001 Th. III. des Dienst-Reglements für die k. k. Kriegs-Marine eine solche, wie überhaupt ein gewisses Aufsichtsrecht zu.

jedes zur Theilnahme am internationalen Seeverkehr bestimmte Kauffahrteischiff diesen Namen nicht allein führe, sondern daß derselbe auch erkennbar zur Schau getragen werde.

II. Nach deutschem Seerecht gilt in dieser Hinsicht Folgendes:

1) Der Name muß mit dem Antrage auf Eintragung in das Schiffsregister angegeben werden.[1])

2) Jedes registrirte Schiff muß:

a. seinen Namen auf jeder Seite des Bugs,

b. seinen Namen und den Namen des Heimathshafens am Heck an den festen Theilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen, und zwar sind diese Namen hell auf dunklem Grunde in lateinischer Druckschrift von solcher Größe anzubringen, daß die Höhe der kleinsten Buchstaben bei Schiffen unter 300 cbm Netto-Raumgehalt mindestens 5 cm, bei Schiffen von 300 bis 1000 cbm Netto-Raumgehalt mindestens 7,5 cm, bei Schiffen von 1000 cbm Netto-Raumgehalt und darüber mindestens 10 cm und die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens $1/5$ der Höhe der Buchstaben beträgt.[2])

3) Nicht registrirte Schiffe brauchen nach Reichsrecht keinen Namen zu führen; es ist aber particularrechtlich eine Bezeichnung vorgeschrieben, soweit im polizeilichen Interesse bei gewissen Kategorieen von Fahrzeugen, deren Registrirung im internationalen Interesse entbehrlich ist, eine Controle für nothwendig erachtet wurde.[3])

---

[1]) Gesetz vom 25. October 1867 § 6.

[2]) Gesetz vom 28. Juni 1873 § 3; Vorschriften vom 13. November 1873 § 5; § 4 des erstgedachten Gesetzes bedroht Zuwiderhandeln mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft.

Für britische Schiffe ist die Materie geregelt durch die Merchant Shipping Act 1854 (17 and 18 Vict. c. 104) im § 34 und durch die Merchant Shipping Act 1873 (36 and 37 Vict. c. 85) im § 3; das erstere Gesetz enthält noch die besondere Vorschrift, daß außer zum Zweck des Entkommens vor dem Feinde kein Verbergen und kein Auslöschen des Namens zulässig sein soll. Contraventionen gegen die im Uebrigen der deutschen Gesetzgebung entsprechenden Vorschriften sind mit Geldstrafe bis 100 Pfd. Sterl. bedroht.

[3]) So in der Bekanntmachung der Hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt, betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 27. December 1873, nach welcher Schleppdampfer auf der Elbe, deren Registrirung nicht erforderlich ist, behufs geeigneter Controle beim Hafenmeister zur Empfangnahme einer Nummer anzumelden sind, die bei Vermeidung einer Strafe an Deck sichtbar angebracht werden soll.

Die zur Hochsee- und Küstenfischerei bestimmten Fischerfahrzeuge der

4) Das Unterscheidungssignal braucht nicht am Schiffe angebracht zu werden.[1])

5) Anträge auf Aenderung von Namen registrirter Schiffe sind an die zuständigen Schiffsregister-Behörden zu richten, welche dieselben mit denjenigen Bemerkungen, zu denen die Anträge etwa Anlaß geben, dem Reichsamte des Inneren vorzulegen haben. Diese Behörde kann die Aenderung des Namens, aber nur aus ganz besonders dringenden Gründen, gestatten.[2])

§ 11.

Charakter und Legitimation der Kriegsschiffe.

I. Kriegsschiffe sind in der Regel ohne Weiteres als solche legitimirt durch ihre äußere Erscheinung, durch Flagge und Wimpel; denn den letzteren dürfen usancemäßig beziehungsweise nach den Gesetzen und Reglements der Einzelstaaten nur Kriegsschiffe führen.[3]) Demungeachtet sind schon

---

preußischen Nordseehäfen sollen in eine bei der Landesverwaltungsbehörde geführte Liste eingetragen werden; der über die Eintragung ausgefertigte Schein ist stets an Bord zu führen und auf Erfordern der Aufsichtsbehörde vorzuzeigen: die Nummer der Liste, der Unterscheidungsbuchstaben des Districts und der Name des Heimathshafens müssen in bestimmt vorgeschriebener Weise erkennbar geführt werden. (Gleichlautende Polizeiverordnungen der Landdrosteien zu Lüneburg, Aurich und Stade und der Regierung zu Schleswig bezw. vom 24. Juli, 12. August, 4. September und 21. August 1879). Aehnlich die Vorschriften, betr. die Numerirung und Bezeichnung der Hamburgischen Seefischer-Ewer (Bekanntmachungen der Landherrenschaft der Marschlande vom 12. Juli 1869 und 1. April 1870 und der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 11. December 1869).

[1]) Die Regierungsvorlage hatte auch eine dahin gehende Verpflichtung enthalten. S. die Motive zu § 3 des Gesetzes vom 28. Juni 1873. — Das britische Gesetz von 1873 erfordert noch die Anbringung der Schiffsnummer und der Registertonnenzahl auf dem Hauptbalken (main beam) mittels Einschnitts.

[2]) § 2 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 und § 4 der Vorschriften vom 13. November 1873. Für britische Schiffe war früher die Namensänderung unbedingt verboten; sie ist aber nach der neueren Vorschrift (33 und 34 Vict. c. 95 § 6) mit Genehmigung des Handelsamtes zulässig. Ingleichen dürfen fremde Schiffe, welche die britische Nationalität erwerben, nur unter dem Namen, welchen sie zuletzt als fremde Schiffe geführt haben, registrirt werden, wenn nicht vom Handelsamt die Erlaubniß zur Führung eines anderen Namens ertheilt wird. — In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist die Aenderung des Namens eines einmal registrirten Schiffs nur mit Genehmigung des Congresses gestattet.

[3]) Ueber eine Ausnahme vergl. § 15. Im Uebrigen s. oben § 9. IX. Oesterr. Regl. III. Nr. 12 und 14.

in einzelnen Fällen Zweifel und Differenzen darüber entstanden, ob ein Schiff der Kriegsmarine angehöre oder nicht; namentlich ist bei Transportschiffen der Charakter nicht unter allen Umständen klar.

II. Man wird in derartigen Fällen festhalten müssen, daß alle Fahrzeuge, welche dem Marineressort zugehören, unabhängig davon, ob sie Staatseigenthum oder nur ausschließlich für Marinezwecke gechartert sind, die Prärogative der Kriegsschiffe zu beanspruchen haben. Den Ausschlag giebt nicht die Armirung, sondern der militärische Charakter der Besatzung neben den äußerlichen Zeichen, als Flagge und Wimpel. Aeußersten Falles sind alle Zweifel, namentlich auch in Kriegszeiten solche über die Nationalität, zu lösen durch das dem Commandanten ertheilte Commissorium, die Segelordre.

Ortolan[1]) hebt in dieser Hinsicht hervor: „Les preuves de la nationalité et du caractère d'un bâtiment de guerre sont dans le pavillon et dans la flamme qu'il fait battre à sa corne et au haut de ses mâts; dans l'attestation de son commandant, donnée au besoin sur sa parole d'honneur; dans la commission de ce commandant et dans les ordres qu'il a reçus de son souverain." — Phillimore[2]) erklärt: „It is important to observe, that if any question arise as to the nationality of a ship of war, the commission is held to supply adequate proof"; und ferner Story:[3]) „In general a commission of a public ship, signed by the proper authorities of the nation to which she belongs, is complete proof of her national character — — the commission, therefore, of a public ship when duty authenticated, so far at least as foreign courts are concerned, imports absolute verity, and the title is not examinable — — this has been the settled pratice between nations and it is a rule founded in public convenience and policy and cannot be broken in upon, without endangering the peace and repose, as well of neutral as of belligerent sovereigns." — Calvo[4]) bemerkt in Betreff der von der Marinebehörde für Dienstzwecke, insbesondere für Transporte, gecharterten, von Seeoffizieren befehligten Privatschiffe: „A la vérité, ces

---

[1]) I. S. 181. — [2]) I. § 350. — [3]) S. daselbst.

[4]) I. § 373. S. auch Attlmayr I. S. 18, 19 und Oesterr. Regl. III. Nr. 14: „Kauffahrer, welche zu Staatszwecken verwendet und von Seeoffizieren befehligt

navires ne sont pas dans la stricte acception du mot des bâtiments de guerre, puisqu'ils n'appartiennent point à l'État et ne sont pas propres au combat; mais tant qu'ils sont exclusivement et intégralement employés au service de la marine militaire, tant qu'ils se livrent à aucune opération commerciale, ils sont assimilés aux bâtiments de l'État et autorisés comme tels à arborer le pavillon et la flamme de guerre."

III. Abschnitt.

Rechtsverhältnisse der Schiffe außerhalb ihrer heimathlichen Gewässer.

Jedes Seeschiff trägt seine Nationalität, äußerlich gekennzeichnet durch die Nationalflagge und nachweisbar durch die Schiffspapiere, mit sich in alle Meere. Man hat deshalb auch Schiffe als wandelnde Gebietstheile ihres Heimathsstaats bezeichnet, eine Fiction, welche, wie wir demnächst darlegen werden, keineswegs für alle Verhältnisse zutreffend ist. Zu unterscheiden sind die Rechtsverhältnisse der Schiffe auf dem freien Meere einerseits und diejenigen in fremden Hoheitsgewässern auf der anderen Seite.

§ 12.

Schiffe auf freiem Meere.

I. Kriegs- und Kauffahrteischiffe auf freiem Meere, d. h. außerhalb der Territorial-Seegebiete, sind grundsätzlich nur der heimathlichen Staatsgewalt und deren Jurisdiction unterworfen. Denn da über das offene Meer keiner Staatsgewalt eine Souveränetät zusteht, so hat auf diesem weiten Gebiet auch grundsätzlich kein Staat gegen Schiffe fremder Nationalität ein anderes Recht als das der Selbsthülfe gegen rechtswidrige Angriffe; insbesondere ist jede Ausübung einer

werden, führen die National-Ranges- und Commando-Abzeichen, wie die k. k. Kriegsschiffe."

Justiz- oder Polizeigewalt ausgeschlossen; ein Anhaltungs- oder Durchsuchungsrecht behufs Habhaftwerdung von Verbrechern, namentlich von Deserteuren u. s. w., existirt nicht. Dennoch hat England seinerzeit, namentlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika gegenüber, für seine Kriegsschiffe die Befugniß in Anspruch genommen, britische Unterthanen von Bord fremder Schiffe, nach Anhaltung derselben auf offenem Meere, wegzuholen, um sie für den Dienst in der Flotte zu pressen. Die Unzulässigkeit eines solchen Verfahrens liegt auf der Hand und ist von englischen sowohl wie von amerikanischen Publicisten nachgewiesen worden.[1])

Das in Kriegszeiten den Kreuzern der kriegführenden Theile zustehende Recht der Anhaltung und beziehungsweise Durchsuchung von Kauffahrteischiffen, gleichviel welcher Nationalität, als ein Ausfluß des Seekriegsrechts, und seine Begründung bleibt zunächst außer Erörterung. (S. darüber §§ 53 bis 56.)

Dieselbe allgemeine Regel, welche für Schiffe gilt, findet auch auf Boote Anwendung, welche nach dem Verlassen oder dem Verlust des Schiffs, welchem sie zugehörten, auf offenem Meere fahren.

II. Von dem unbestrittenen Grundsatz der Ausschließung jeder Justiz- oder Polizeigewalt über Schiffe fremder Nationalität auf freiem Meere giebt es zwei Ausnahmen:

a. Es wird die Verfolgung eines Schiffs, dessen Mannschaft im fremden Territorial- (Land- oder See-) Gebiet sich eines Verbrechens schuldig gemacht hat, auch über die Grenzen des Territorialmeeres hinaus als statthaft erachtet.[2])

b. Zur Verfolgung der Piraterie und nach particulärem Völkerrecht, d. h. auf Grund specieller Conventionen, zur Unterdrückung des Negersklavenhandels (s. § 16) ist auch auf offenem Meere ein Einschreiten berechtigt.

Wenn nämlich grundsätzlich jeder Staat seine Rechtsordnung nur für seine eigenen Gebietstheile und für solche Personen festzusetzen hat, welche entweder ihm angehören oder sich in seinem Gebiet aufhalten und mithin seiner Landeshoheit rechtlich oder factisch dauernd oder vorübergehend unterworfen sind, über diese Grenzen hinaus aber die Ausübung einer Justiz-

---

[1]) S. namentlich bei Phillimore, I. § 320, Wheaton, El. I. S. 134 ff., ders. History S. 737—746; Lawrence, III. S. 441 ff.

[2]) Heffter, § 80, unter Bezugnahme auf die nordamerikanische Praxis; Bluntschli, § 342.

oder Polizeigewalt, als ein Ausfluß der Staatshoheit sich nicht erstrecken kann, so erkennt doch das Völkerrecht an, daß jeder Staat durch seine Organe, zu welchen auf offener See seine Kriegsschiffe gehören, zur Verfolgung aller Verbrechen gegen das Völkerrecht legitimirt ist, gleichviel, wo und von wem solche begangen werden, soweit damit nur nicht ohne Titel in eine fremde Rechtssphäre eingegriffen wird.[1]) Zu diesen Verbrechen aber wird in erster Linie die Piraterie gerechnet und nach particulärem Völkerrecht auch der Negersklavenhandel, insofern derselbe der Piraterie gleich erachtet wird.

Die Befugniß der Kriegsschiffe aller Nationen zum Einschreiten gegen Piraten ist keine eigentliche Ausnahme von der Regel, daß Schiffe auf freiem Meere nur der Jurisdictions- und Polizeigewalt ihres Heimathsstaats unterworfen sind; denn sie beruht auf der Annahme, daß Piratenfahrzeuge und ihre Bemannung keiner Nation angehören, daß sie denationalisirt, mithin des Schutzes jeder Flagge baar und rechtlos sind.[2]) Sie sind die Feinde alles friedlichen Seeverkehrs; in Friedenszeiten ist aber die Hauptaufgabe der Kriegsflotten, neben der Sicherung ihrer Bereitschaft für den Krieg, die Beschützung des nationalen Seehandels; dieser kann überhaupt nicht ohne Schutz betrieben werden; denn sobald der Schutz wegfällt, wird das Meer der Tummelplatz von Räubern, wie solches vor Zeiten allgemein der Fall war und wie es auch noch heut in solchen Gebieten der Fall ist, wo nicht das Einschreiten einer stets bereiten bewaffneten Seemacht gefürchtet wird. Ehedem suchten sich die Kauffahrer selbst zu schützen, indem sie entweder einzeln armirt oder in Admiralschaft segelten; die Associationen beschränkten sich aber nicht immer auf die Abwehr, sondern sie trieben vielfach auf hoher See selbst den Seeraub entweder als Hauptgeschäft oder als Nebenerwerb. Erst als an Stelle dieser Einrichtungen der Schutz durch die staatliche Seemacht trat, erst seitdem die Handelsschiffe nur noch ausnahmsweise bewaffnet fahren, ist der Seehandel im Frieden im Großen und Ganzen gegen Raub gesichert. Die Aufgabe der Kriegsschiffe, den Handel zur See zu schützen, beschränkt

---

[1]) Twiss, I. § 170: „The maintenance of the peace of the Sea is one of the objects of that Common Law (of Nations), and all offences against the peace of the Sea are offences against the Law of Nations, and of which all Nations may take cognisance.“

[2]) Das ist schon in älteren Seerechten ausdrücklich anerkannt, so in den Rooles d'Oleron, Art. XLVII.

sich aber nicht ausschließlich auf den Schutz der Handelsmarine ihrer eigenen Nationalität; sie hat einen weiteren Wirkungskreis; sie umfaßt die Befugniß, da einzuschreiten, wo die allgemeine Sicherheit auf See betroffen oder bedroht ist, und hier einen internationalen Rechtsschutz auszuüben, für die gemeinsamen Interessen aller seeschifffahrttreibenden Nationen einzutreten, denen der Pirat als Feind gegenübersteht.

Um aber gegen Piraten einschreiten zu können, muß man sich vor Allem ihrer Qualität als solcher versichern. In gewissen Meeren wird schon die äußere Erscheinung ihrer Fahrzeuge keinen Zweifel über deren Charakter lassen; das ist aber nicht immer der Fall, und im Zweifel muß Gewißheit erlangt werden. Nach altem Seegebrauch zeigen Schiffe, welche sich auf dem Meere begegnen, wenn sie miteinander in Verkehr treten wollen, zunächst bei der Annäherung ihre Nationalflagge. Die zeitweise geltend gemachte Auffassung, daß auf offenem Meere kein Schiff das Recht habe, sich ohne Weiteres einem anderen bis zu einem gewissen Abstand (line of jurisdiction, ligne de respect), namentlich mehr als auf Kanonenschußweite, zu nähern, ist unhaltbar; sie widerspricht dem Princip von der Freiheit des Meeres, dessen Benutzung jedem Schiffe mit der Maßgabe zusteht, daß es dadurch nicht ein anderes belästigt oder gefährdet.[1]) Das Annäherungsrecht kann mit Fug ebensowenig bestritten werden, wie eine temporäre Gebietshoheit in der Umgebung von Schiffen auf dem Meere Anerkennung zu beanspruchen hat (s. § 7).

Die Frage über die Befugnisse der Kriegsschiffe, in Friedenszeiten die Nationalität eines auf dem offenen Meere fahrenden Schiffs zu constatiren (enquête de pavillon) ist häufig Gegenstand von Erörterungen gewesen. Das Begrüßen durch die Flagge ist zwar vielfach conventionell festgesetzt worden, hat aber heutzutage nur eine rein ceremonielle Bedeutung (s. § 26). Hier handelt es sich um das Recht, in Friedenszeiten das Hissen der Flagge zu fordern, unabhängig von etwaigen besonderen Conventionen, namentlich zum Zweck der Feststellung des Thatbestandes der Piraterie.

---

[1]) Kent I. S. 27: „No one ship has a right, to prohibit the approach of another at sea, or to draw round her a line of territorial jurisdiction, within which no other is at liberty to intrude. Every vessel in times of peace, has a right to consult its own safety and convenience, and to persue its own course and business, without being disturbed, when it does not violate the rights of others.“

Nun beweist das bloße Hissen einer Flagge an und für sich noch nicht das Recht, dieselbe zu führen; ist also ein Schiff einmal der Piraterie verdächtig, so müssen auch noch weitere Wege zur Feststellung seiner Nationalität und seiner Befugniß, eine staatlich anerkannte Flagge zu führen, für zulässig erachtet werden. Die sich nach alledem ergebenden Grundsätze lassen sich dahin fassen:

1) Jedes Kriegsschiff hat das Recht und die Pflicht, auf offenem Meere solche Schiffe, bei denen der Thatbestand der Piraterie klar vorliegt, gleichviel unter welcher Flagge sie fahren, anzuhalten und sich ihrer zu bemächtigen.

2) Liegt nur der Verdacht der Piraterie vor, so hat jedes Kriegsschiff die Befugniß, den wirklichen Charakter des betreffenden Schiffs zu constatiren. Diese Befugniß ist jedoch mit der größten Umsicht und Schonung auszuüben; die Verantwortlichkeit für das Vorgehen und das Verfahren trägt der Commandant. War der Verdacht unbegründet, so hat das angehaltene Schiff je nach den Umständen einen Anspruch auf Genugthuung beziehungsweise Schadensersatz. Ortolan [1]) legt die Schwierigkeit derartiger Situationen nahe, indem er sich dahin ausläßt: „Es liegt im Bereich der Möglichkeit, wenn auch nicht der Wahrscheinlichkeit, daß das Schiff, welches man ansprechen will, sich hartnäckig weigert, die Flagge zu hissen. In diesem Falle wird es sofort verdächtig. Darf nun nach der Drohung Gewalt gegen dasselbe gebraucht werden? Die Entscheidung dieser delicaten Frage muß der Einsicht des Commandanten überlassen bleiben. Es sind in einem solchen Falle die Umstände in Betracht zu ziehen, und es darf niemals vergessen werden, daß in Friedenszeiten die Anwendung von Gewalt, die häufig Uebel zur Folge hat, welche nicht wieder gut zu machen sind, nur im äußersten Falle zulässig ist; die Verantwortlichkeit für die Folgen ist stets im Auge zu behalten. Wenn das Verhalten des Commandanten nicht den Charakter der größten Mäßigung trägt, so kann er seine Regierung in die Lage bringen, Genugthuung leisten zu müssen. In solchen schwierigen Fällen soll aber auch ein Commandant seine Verantwortlichkeit nicht scheuen."

Unseres Dafürhaltens kann nur die Frage schwierig sein, ob die Forderung, die Flagge zu zeigen, nach Lage der Umstände hinreichend begründet erscheint. Ist das der Fall, und der Commandant eines Kriegsschiffs hat sich entschlossen, die Forderung zu stellen, so hat er in der

---

[1]) II. S. 258.

Folge alles daran zu setzen, um derselben Geltung zu verschaffen, weil er anders seine Autorität und damit diejenige der Flagge aufs Spiel setzen würde. Eine solche Bloßstellung würde unter allen Umständen die Nachtheile überwiegen, welche aus der Verfolgung einer Forderung erwachsen können, die zu stellen ein Commandant sich für berechtigt oder verpflichtet erachtete, auch wenn sich in der Folge ergeben sollte, daß er sich geirrt hatte und ein solches Recht nicht begründet war.

Die enquête de pavillon wird in der Weise ausgeübt, daß das Kriegsschiff seine eigene Flagge setzt, je nach den Umständen unter Begleitung durch einen blinden Kanonenschuß oder durch einen scharfen Schuß à boulet perdu,[1]) und nöthigenfalls, d. h. im Falle hartnäckiger Weigerung, seiner Forderung mittelst Gewalt Geltung verschafft.

Ueber die Verfolgung von Piratenfahrzeugen in fremdes Territorialseegebiet s. § 18.

III. In neuester Zeit ist es auch in Anregung gebracht worden, die Verletzung submariner Kabel für ein Reat gegen das Völkerrecht zu erklären.

Auf den Mangel ausreichender Schutzvorschriften gegen die Zerstörung unterseeischer Kabel durch Vorsatz, Muthwillen oder Fahrlässigkeit weist namentlich Fischer in seiner Abhandlung über die Telegraphie und das Völkerrecht[2]) hin; nach ihm auch Renault in dem Aufsatz „De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins.“[3])

Das Institut de droit international nahm in demselben Sinne in seiner Sitzung von 1879 die folgenden Resolutionen an:

„I. Il serait très-utile que les divers États s'entendissent pour déclarer que la destruction ou la détérioration des câbles sous-marins en pleine mer est un délit du droit des gens, pour déterminer d'une manière précise le caractère délictueux des faits et les peines applicables; sur ce dernier point on atteindrait le degré d'uniformité compatible avec la diversité des législations criminelles.

Le droit de saisir les individus coupables, ou présumés tels, pourrait être donné aux navires d'État de toutes les nations,

---

[1]) coup de semonce, coup d'assurance, affirming gun.

[2]) S. 43 ff. — [3]) In der Revue de droit international t. XII. S. 251 ff.; Renault behandelt in eingehender Weise die Frage für Friedenszeiten sowohl wie für den Kriegsfall. — S. auch Annuaire de l'institut de droit international 1880, I. S. 351 ff.

dans les conditions réglées par les traités, mais le droit de les juger devrait être réservé aux tribunaux nationaux du navire capturé.

II. Le câble télégraphique sous-marin qui unit deux territoires est inviolable.

Il est à désirer, quand les communications télégraphiques doivent cesser par suite de l'état de guerre, que l'on se borne aux mesures strictement nécessaires pour empêcher l'usage du câble, et qu'il soit mis fin à ces mesures, ou que l'on en répare les conséquences, aussitôt que le permettra la cessation des hostilités." [1])

Besondere Rücksicht ist übrigens auf Kabelschiffe genommen in den neuesten Regulativen über die Verhütung von Schiffscollisionen; für das deutsche Reich siehe Artikel 5 der Kaiserlichen Verordnung, betr. die Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, vom 7. Januar 1880. (Anlage D.)

IV. Die Jurisdictionsgewalt des Heimathsstaats über die auf dem freien Meere befindlichen Schiffe beruht zum Theil auf besonderen Gesetzen. So ergiebt sich die Wirksamkeit der Strafbestimmungen der deutschen Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 auf die in offener See begangenen Strafthaten aus der Vorschrift des § 100 daselbst. Sie ist aber ebenso unzweifelhaft vorhanden, wo solche Specialvorschriften nicht gegeben sind. Es ist dies nicht, wie zuweilen behauptet wird, die Aufstellung eines willkürlichen Princips, sondern es gründet sich dasselbe auf die althergebrachte Gewohnheit und in Verbindung damit auf die Gerichtspraxis und die Doctrin, als die Quellen des internationalen Rechts, hervorgegangen aus dem unabweisbaren Bedürfniß der Rechtssicherheit im Allgemeinen und der Rechtsordnung auf See im Besonderen. Zurückgeführt wird diese Jurisdictionsgewalt auch auf die Rechtsfiction, daß solche Schiffe Theile ihres Heimathsstaats sind, dessen Hoheitsrechte über dieselben daher nicht außer Wirksamkeit treten. Es ergiebt sich daraus aber die weitere Consequenz, daß auch Ausländer an Bord eines auf dem freien Meere befindlichen Schiffs den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Heimathsstaats dieses Schiffs in demselben Umfang unterworfen sind, wie eine solche Unterwerfung in dem Landgebiet

---

[1]) Daselbst S. 394.

jenes Staats stattfinden würde, also namentlich, mit Ausnahme der Eximirten, auf dem Gebiet des Strafrechts.

Das preußische Obertribunal hat diesen Grundsatz in einer Entscheidung vom 12. September 1855[1]) (es handelte sich um einen Mordversuch, begangen von einem Amerikaner an Bord eines preußischen Schiffs auf offenem Meere) in Uebereinstimmung mit dem durch die Nichtigkeitsbeschwerde angefochtenen Urtheil des preußischen Schwurgerichtshofs anerkannt, und zwar „in Erwägung, daß ein preußisches Seeschiff, selbst wenn es sich vorübergehend außerhalb der preußischen Lande befindet, nicht aufhört, der preußischen Staatsgewalt unterworfen zu sein, der preußischen Monarchie anzugehören und gewissermaßen einen Theil derselben zu bilden, daß daher eine auf einem preußischen Seeschiffe und zwar auf offenem Meere verübte strafbare Handlung um so mehr im Sinne des § 3 des Strafgesetzbuchs[2]) als in Preußen — das Gesetz sagt nicht: in preußischen Landen — begangen angesehen werden muß, als es nicht in der Absicht des Gesetzgebers gewesen sein kann, solche strafbare Handlung ganz ungeahndet zu lassen, eine solche Straflosigkeit aber, wenn der gedachte § 3 nicht Anwendung finden könnte, eintreten würde, da § 4 nicht Platz greifen kann, weil er sich nur auf strafbare Handlungen bezieht, welche im Auslande unter der Herrschaft eines fremden Strafrechts verübt sind, das offene Weltmeer aber keinem Staate ausschließlich angehört, mithin als Ausland im Sinne des § 4 nicht angesehen werden kann" u. s. w.

Die letzte Erwägung aus § 4 cit. würde zwar für die heutige Rechtsprechung nicht mehr zutreffend sein, insofern das deutsche Strafgesetzbuch im § 8 den Begriff „Ausland" dahin definirt hat: „Ausland im Sinne dieses Strafgesetzes ist jedes nicht zum deutschen Reiche gehörige Gebiet", und mithin Ausland einfach als Negation des Inlandes auffaßt, während nach preußischem Strafrecht darunter zwar jedes einer fremden

---

[1]) Goltdammers Archiv Bd. III. S. 658 ff. in dem Aufsatz: „Ueber die Bestrafung strafbarer Handlungen, welche auf preußischen Schiffen begangen werden."

[2]) „Die preußischen Strafgesetze finden Anwendung auf alle in Preußen begangenen Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen, auch wenn der Thäter ein Ausländer ist." Dem entsprechend setzt § 3 des Strafgesetzbuchs für das deutsche Reich fest: „Die Strafgesetze des deutschen Reichs finden Anwendung auf alle im Gebiete desselben begangenen strafbaren Handlungen, auch wenn der Thäter ein Ausländer ist."

Territorialhoheit unterworfene Gebiet, nicht aber das offene Meer, zu verstehen war; indessen bleibt das Princip unerschüttert.[1]) Dasselbe ist übrigens implicite zum Ausdruck gelangt im § 102 der deutschen Seemannsordnung, nach welchem in dem Falle, daß ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See befindet, ein Vergehen oder Verbrechen begeht, der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen hat, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluß haben kann. Damit soll die Grundlage für die spätere Strafverfolgung gewonnen werden. Ebenso bestimmt die deutsche Strafproceßordnung in dem Abschnitt vom Gerichtsstand (§ 10): „Ist die strafbare Handlung auf einem deutschen Schiffe im Auslande oder in offener See begangen, so ist dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Heimathshafen oder derjenige deutsche Hafen liegt, welchen das Schiff nach der That zuerst erreicht.“ — Der Grundsatz ist ferner zur Geltung gekommen in dem Reichsgesetz, betreffend die Schonzeit für den Fang von Robben vom 4. December 1876 (R. G. Bl. S. 233) und der Kaiserlichen Verordnung vom 29. März 1877 (R. G. Bl. S. 409), in welchen deutsche und zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörige Ausländer, welche während der Schonzeit in den Gegenden zwischen dem 67. Grad nördlicher Breite und dem 5. Grad östlicher und 17. Grad westlicher Länge, vom Meridian von Greenwich aus gerechnet, den Robbenfang betreiben, mit Strafe bedroht werden.

Auch für die civilrechtlichen Verhältnisse ist das Princip durch die Wissenschaft und Praxis sanctionirt. Das Reichs-Oberhandelsgericht hat dasselbe in einem Erkenntniß vom 26. April 1872[2]) wie folgt dargelegt: „Es giebt Gegenstände, die ihrer Bestimmung nach einen fortwährenden Ortswechsel erfahren, ohne darum ihre rechtliche Beziehung zu demjenigen Ort, von dem sie ausgehen, zu verlieren. Dies gilt namentlich von den wichtigsten Transportmitteln, den Schiffen und Dampfwagen. Dieselben berühren in der Verwendung durch ihren Eigenthümer fremde Orte nur vorübergehend und mit der Bestimmung der Rückkehr an denjenigen Ort, an welchem der Sitz ihrer Rechtsverhältnisse sich befindet. Die An-

---

[1]) Oppenhoff, Note 3 zu § 8; Schwarze, Excurs VIII. S. 52; seine Ausführung ist indeß nur theilweise zutreffend; s. Anmerk. 2 zu § 13 I. Meves, Note 9 zu § 13 des Ges. betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe ꝛc. und Note 3 zu § 102 der Seemannsordnung.

[2]) Entscheidungen Band VI. S. 82.

erkennung dieses Ausgangsortes als der Richtschnur aller ihrer rechtlichen Beziehungen erscheint als ein Gebot praktischer Nothwendigkeit. Ohne diese Anerkennung würde ein Verkehr zwischen verschiedenen Ländern nicht durchführbar sein und eine Rechtsunsicherheit entstehen, die dem modernen Rechtsbedürfniß widerstrebt. Sie hat sich deshalb auch betreffs der Seeschiffe längst durchgesetzt." [1])

§ 13.

Kauffahrteischiffe in fremden Hoheitsgewässern.

I. Kauffahrteischiffe, welche sich in den Hoheitsgewässern eines fremden Staats aufhalten, sind während der Dauer dieses Aufenthalts grundsätzlich der Justiz- und Polizeigewalt dieses Staats unterworfen. Eine Exemtion derselben würde eine unbegründete Einschränkung der Souveränetät der fremden Staatsgewalt einschließen und die Gefährdung der öffentlichen Ordnung in solchen maritimen Gebieten mit sich bringen. Abgesehen davon wird derjenige Staat, welchem ein Schiff, das er nicht selbst entsendet hat, zugehört, auch in den seltensten Fällen ein Interesse an einer derartigen Exemtion denjenigen Staaten gegenüber haben, in welchen eine Jurisdiction im Geiste der Rechtsidee civilisirter Nationen geübt wird.

Das Schiff selbst sowie dessen Besatzung bleiben den Heimathsgesetzen zwar auch in fremden Gewässern unterworfen, aber diese Gesetze und die Gerichtsbarkeit des Heimathsstaats ruhen; sie können nicht an Ort und Stelle im fremden Seegebiet zur Geltung gebracht werden, soweit die fremde Jurisdiction in Concurrenz tritt.[2]) Eine generelle Aus-

---

[1]) S. auch Erk. des preuß. Obertribunals vom 25. October 1859 (Entsch. Bd. 42 S. 19 ff.; auch Seufferts Archiv Bd. XIV. S. 335 ff.); ferner Meves: Das deutsche Strafgesetzbuch und die Schifffahrt, in v. Holtzendorffs Strafrechtszeitung Bd. XIII. S. 387.

[2]) S. Erkenntniß des preuß. Obertribunals vom 16. März 1859 (Entsch. Bd. 42, Criminal-Sachen S. 7 ff.) und Goltdammers Archiv Bd. VII. S. 345; ferner in Goltdammers Archiv Bd. XV. S. 801, woselbst es heißt: „Preußische Schiffe, welche das räumliche Gebiet des preußischen Staats verlassen haben und sich auf dem überhaupt einer Landeshoheit nicht unterworfenen offenen Meere befinden, werden nach einer völkerrechtlich anerkannten Rechtsfiction als wandelnde Gebietstheile des vaterländischen Territorii betrachtet und bleiben deshalb unter

nahme von der Nichtexemtion findet nur soweit statt, als auf der Grundlage des Princips von der Nationalität der Rechte, sei es infolge von Herkommen, sei es in Gemäßheit bestandener Vereinbarungen, wie z. B. der mit der ottomanischen Pforte geschlossenen Conventionen und der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge mit China, Japan, Persien rc., die Consulargerichtsbarkeit zu Recht besteht.

II. Das Territorialprincip, nachdem es sich einmal Bahn gebrochen, wurde bis zum Anfang dieses Jahrhunderts bezüglich der Jurisdiction über Schiffe und deren Besatzung consequent durchgeführt. So bestimmte das preußische Consularreglement vom 18. September 1796 im Artikel V: „Die preußischen Unterthanen (auf preußischen Schiffen in fremden Häfen) bleiben in allen ihren dortigen Civil- und Criminalfällen, also auch Streitigkeiten untereinander, wenn es darüber zu Processen kommt, der Jurisdiction der dortigen Obrigkeit unterworfen." Dem gegenüber hat seit dem Anfang dieses Jahrhunderts eine Einschränkung der Regel in dem Sinne Anerkennung gefunden, daß die Jurisdiction über fremde Kauffahrteischiffe nur soweit in Anspruch genommen zu werden pflegt, als die Interessen des Staats, in dessen Seegebiet sie sich zeitweise aufhalten, solches erheischen. Dieses Ausnahmeprincip kam zuerst in Frankreich zur praktischen Geltung, indem der Grundsatz Eingang fand: die französische Justiz mischt sich **nicht** ein, wenn in französischen Häfen an Bord fremder Kauffahrteischiffe strafbare Handlungen von Mannschaften der Besatzung unter sich begangen werden, außer wenn dadurch die Hafenordnung gestört oder ihre Hülfe nachgesucht wird. In zwei einschlagenden Fällen erging im Jahre 1806 eine diese Regel aussprechende Entscheidung des französischen Staatsraths. In dem einen Falle waren zwei Matrosen

---

dessen Jurisdiction, nur mit der Ausnahme, daß, sobald sie einen ausländischen Hafen oder Meerestheil erreichen, welcher nach völkerrechtlichen Grundsätzen einer fremden Landeshoheit ausnahmsweise unterworfen ist, zwar die heimathliche Jurisdiction dadurch nicht aufhört, aber für bestimmte Fälle sich jener fremdländischen unterwerfen muß." **Schwarze** in seinem Commentar zum Strafgesetzbuch für das deutsche Reich verkennt dieses Verhältniß, wenn er ausführt (S. 52): „Soviel die auf Schiffen begangenen Handlungen anlangt, so ist davon auszugehen, daß das Schiff auf offenem Meere und in fremden Gewässern als ein Territorium des Landes zu betrachten ist, dessen Flagge es trägt; die Handlungen sind daher so anzusehen, als ob sie in diesem Lande begangen worden. Der Ausländer wie der Inländer, welche auf einem Bundesschiffe sich aufhalten, befinden sich im Bundesgebiete; dies gilt auch, wenn das Schiff in einen Hafen des Staates einläuft, welchem der Ausländer angehört bezw. der Inländer nicht angehört."

von der Besatzung des Vereinigte Staaten Schiffs „Newton", welches damals im Hafen von Antwerpen lag, in einem zu diesem Schiff gehörigen Boot mit einander in Conflict gerathen; in dem anderen hatte der Capitän des Vereinigte Staaten Schiffs „Sally", während dasselbe im Hafen von Marseille lag, einem Matrosen von der Besatzung, der ohne seinen Befehl über ein Boot disponirt hatte, eine schwere Verletzung zugefügt. In beiden Fällen hatte sich ein Competenzstreit zwischen dem Gericht des Hafenortes und dem betreffenden Consul der Vereinigten Staaten von Nordamerika entsponnen, welcher letztere die ausschließliche Cognition für sich in Anspruch nahm. Die Resolution des Staatsraths vom 20. November 1806 lautet:

„Le conseil d'Etat, qui, d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation sur celui du grand juge Ministre de la justice, tendant à régler les limites de la jurisdiction que les consuls des États-Unis d'Amérique aux ports de Marseille et d'Anvers réclament par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation étant dans les ports et les rades de France; considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la jurisdiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'État; qu'ainsi le vaisseau neutre admis dans un port de l'État est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu; que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; mai que si jusque là la jurisdiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se comettent à bord du vaisseau neutre de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage; qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise; — est d'avis que cette distinction, indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage,

est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière; et appliquant cette doctrine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des États-Unis; considérant que, dans l'une des ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain le Newton, entre deux matelots du même navire, et, dans l'autre, d'une blessure grave faite par le capitaine en second du navire la Sally à un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre; — est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées."

Die hier ausgesprochenen Normen haben allmälig in der Praxis sowohl wie in der Doctrin Annahme gefunden. So hat Wheaton, welcher ursprünglich eine Exemtion der Kauffahrteischiffe in fremden Häfen, abgesehen von dem Fall einer besonderen Convention, rundweg negirte, die abweichende Anschauung Ortolan's adoptirend, seine Ansicht mit der Erklärung eingeschränkt: „Nous croyons, qu'à cet égard, la législation et la jurisprudence françaises ont établi des vraies distinctions qui doivent être reconnues par toutes les nations, comme étant les plus conformes au principe du droit universel des gens."[1]) Dem entspricht auch die neuere Praxis seines Landes, wie folgender Fall ergiebt: Im Sommer 1870 war, aus Veranlassung des zwischen Deutschland und Frankreich ausgebrochenen Krieges, das im Hafen von Newyork befindliche norddeutsche Schiff „Elwine Kreglin" verhindert, in See zu gehen; die Mannschaft ging von Bord und erhob gleichzeitig einen Heueranspruch; diesen wies der Capitän zurück und erklärte außerdem die Leute als Deserteure. Der deutsche Consul erachtete die Handlungsweise des Capitäns für gerechtfertigt. Demnächst erhob die Mannschaft Klage bei dem Bezirksgericht von Newyork, welches den Capitän entsprechend den Anträgen der Kläger verurtheilte; auf eingelegte Berufung aber entschied der höchste Gerichtshof, das Circuitgericht, daß die von amerikanischen Gerichten nie vollständig anerkannte und oft bestrittene Zuständigkeit bei Klagen zwischen Capitän und Mannschaften deutscher Schiffe in amerikanischen Häfen, wenn nicht durch derartige Streitigkeiten der Landesfrieden gestört wird, ausschließlich den deutschen Consuln anheimfalle.

Dasselbe Princip ist in sehr zahlreichen Staatsverträgen zum Aus-

---

1) Lawrence, III., S. 435.

druck gelangt, namentlich auch deutscher Seits, nach dem Vorgange einzelner Bundesstaaten,[1]) und zwar: in den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Verträgen mit Salvador vom 13. Juni 1870 (R. G. Bl. 1872) Art. 28; mit Costa Rica vom 18. Mai 1875 (R. G. Bl. 1877) Art. 31; ferner in den Consularconventionen mit Italien vom 21. December 1868 (B. G. Bl. 1869) Art. 15 beziehungsweise vom 7. Februar 1872 (R. G. Bl. 1872); mit Spanien vom 22. Februar 1870 (B. G. Bl. 1870) Art. 15 beziehungsweise vom 12. Januar 1872 (R. G. Bl. 1872); mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Dezember 1871 (R. G. Bl. 1872) Art. 13; mit den Niederlanden vom 11. Januar 1872 (R. G. Bl. 1872), recurrirend auf die Convention Preußens mit den Niederlanden vom 16. Juni 1856 in Betreff der niederländischen Colonieen, in welcher (Art. 12) der Grundsatz jedoch nicht so scharf, wie in den neueren Vereinbarungen zum Ausdruck gelangt war; mit Rußland vom $\frac{\text{8. December}}{\text{26. November}}$ 1874 (R. G. Bl. 1875) Art. 11;[2]) ferner in dem Freundschafts-, Handels-, Schifffahrts- und Consular-Vertrag

---

[1]) Zuerst in dem Handels- und Schifffahrtsvertrage zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom $\frac{\text{1. Mai 1828}}{\text{14. März 1829}}$ (G. S. von 1829), dessen Artikel 10 besagt: „Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten sollen das Recht haben, in dieser Eigenschaft bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitäns und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interesse sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Capitäns nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln ꝛc. deren Mitwirkung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, bei ihrer Rückkehr den Recurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu nehmen." Später auch in den Handels- und Schifffahrtsverträgen zwischen Preußen und Griechenland vom $\frac{\text{31. Juli}}{\text{12. August}}$ 1839 (G. S. 1840) Art. 16, zwischen Oldenburg und Griechenland vom $\frac{\text{20. April}}{\text{2. Mai}}$ 1842 (Oldenb. Gef. Bl. Bd. XI.) Artikel 14.

[2]) Der nachfolgende Wortlaut desselben möge als Beispiel dienen: „Hinsichtlich der Hafenpolizei, des Ladens und Ausladens der Schiffe, sowie hinsichtlich der Sicherung von Waaren, Gütern und Effecten, kommen die Landesgesetze, Statuten und Reglements in Anwendung. Den Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten steht ausschließlich die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord ihrer nationalen Schiffe zu. Sie haben demgemäß allein Streitigkeiten jeder Art zwischen Capitän, Schiffsoffizieren und Matrosen zu schlichten,

mit dem Königreich der Hawaiischen Inseln vom $\frac{25. \text{ März}}{19 \text{ September}}$ 1879 (R. G. Bl. 1880) Art. 22.

III. Die nationale Gesetzgebung entspricht diesen und den ähnlichen Festsetzungen des internationalen Rechts. Nach dem Vorgang des deutschen Handelsgesetzbuchs (Art. 357) enthält die deutsche Seemannsordnung vom 27. December 1872 im Art. 105 die Vorschrift: „Der Schiffsmann darf den Schiffer vor einem fremden Gericht nicht belangen; handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er nicht allein für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird außerdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig. Er kann in Fällen, die keinen Aufschub erleiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachsuchen. Die Gelegenheit hierzu darf der Schiffer ohne dringenden Grund — bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 150 Mark oder von Haft[1]) — nicht versagen. Jeder Theil hat die Entscheidung des Seemannsamtes einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniß, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen." — Das Verbot des Belangens vor einem fremden Gericht findet keine Anwendung auf die Geltendmachung der Forderungen des Schiffsmanns aus dem Dienst- oder Heuervertrage im Falle eines Zwangsverkaufs des Schiffs.

In dem Nachtrag zu der allgemeinen Dienstinstruction für die Consuln des deutschen Reichs vom 22. Februar 1873 wird zu § 33 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundesconsulate ꝛc. vom 8. November 1867, welcher die Befugnisse der Bundesconsuln, über die Schiffe

---

insbesondere Streitigkeiten, welche sich auf die Heuer und die Erfüllung gegenseitiger Verpflichtungen beziehen."

„Die Localbehörden dürfen nur dann einschreiten, wenn die an Bord der Schiffe vorkommenden Unordnungen der Art sind, daß die Ruhe oder öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen dadurch gestört wird, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Person betheiligt ist."

„In allen anderen Fällen haben die gedachten Behörden sich darauf zu beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten auf Verlangen Beistand zu gewähren, wenn diese Beamten es für nothwendig erachten sollten, daß eine in die Musterrolle eingetragene Person verhaftet und an Bord zurückgeführt oder in Haft behalten werde. Wenn die Verhaftung aufrecht erhalten werden soll, so haben die gedachten Beamten in möglichst kurzer Frist davon den zuständigen Gerichtsbehörden eine amtliche Mittheilung zu machen."

[1]) Art. 99 Nr. 6 der Seemannsordnung.

der Bundes-Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz die Polizeigewalt auszuüben, festsetzt, hervorgehoben, wie über die Frage, welcher Polizeigewalt Kauffahrteischiffe in fremden Häfen unterworfen seien, übereinstimmende Auffassung nicht herrsche, und es heißt dann weiter: „Manche Regierungen nehmen an, daß fremde Handelsschiffe, welche in die Häfen des Landes kommen, ebenso wie die Mannschaften derselben ausschließlich der dortigen Schiffspolizei und Gerichtsbarkeit unterworfen sind. Andere Regierungen erkennen zwar im Allgemeinen an, daß ein fremdes Kauffahrteischiff den Polizeigesetzen des Hafens unterworfen ist, und daß die Schiffsmannschaft für strafbare Handlungen, welche sie am Lande oder, wenn an Bord, gegen die Sicherheit des Staats oder gegen nicht zur Besatzung gehörige Personen begeht, bei den Ortsgerichten zu belangen ist. Dagegen halten sie die Ortsgerichte nicht für competent, wenn strafbare Handlungen vorliegen, welche an Bord eines fremden Schiffs von einem Manne der Besatzung gegen einen anderen oder gegen einen Matrosen eines Schiffs derselben Flagge verübt sind. In einem solchen Falle kann nach dieser anderen Auffassung die Localbehörde nur dann einschreiten, wenn sie ausdrücklich darum ersucht wird, oder wenn die öffentliche Ordnung gefährdet ist. Das Consulatsgesetz, indem es im § 33 den deutschen Consuln die Befugniß zur Ausübung der Polizeigewalt einräumt, hat in Bezug auf diese völkerrechtliche Frage eine Entscheidung zu treffen nicht beabsichtigt. Vielmehr wird auch hier in Gemäßheit des § 1 vorausgesetzt, daß die Gesetze und Gewohnheiten des Consulatsbezirks dem Consul die Ausübung der Polizei gestatten."

Den Commandanten der deutschen Kriegsschiffe steht, abgesehen von der Controle der Beobachtung der Vorschriften über die Führung der Reichsflagge (s. § 9) eine Polizeigewalt über deutsche Kauffahrteischiffe in fremden Häfen nicht zu. Der Schiffer soll aber in dringenden Fällen die Commandanten der ihm zugänglichen Kriegsschiffe um Beistand zur Aufrechthaltung der Disciplin angehen.[1])

IV. Findet sich eine Justiz- oder Polizeibehörde veranlaßt, an Bord eines fremden Kauffahrteischiffs eine Amtshandlung vorzunehmen, so hängt es von den Umständen und von ihrem Ermessen ab, den etwa in dem Hafenplatz fungirenden Consul der betreffenden Nation zuzuziehen.

V. In die vorliegende Frage greifen auch hinein die §§ 102 und 103 der deutschen Seemannsordnung, welche bestimmen:

---

[1]) Seemannsordnung § 79.

§ 102. „Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluß haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tödtung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind, und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat." § 103. „Der Schiffer ist ermächtigt, jederzeit die Effecten der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen. Der Schiffer ist ferner ermächtigt, denjenigen Schiffsmann, der sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung (§ 57, Ziffer 3) schuldig macht, festzunehmen. Er ist hierzu verpflichtet, wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht. Der Thäter ist unter Mittheilung der aufgenommenen Verhandlungen an dasjenige Seemanns-Amt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemanns-Amt aus besonderen Gründen die Uebernahme ablehnt, so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemanns-Amt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. In dringenden Fällen ist der Schiffer, wenn im Auslande ein Seemanns-Amt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Uebermittelung an die zuständige Behörde des Heimathshafens zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemanns-Amt, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen." [1])

Diese Vorschrift ist nicht angethan, die völkerrechtliche Frage zu lösen, und vollkommen treffend bemerkt Meves[2]) dazu: „Die That muß verübt sein, nicht, während sich das Schiff auf der Fahrt, sondern nur während es sich auf der See oder im Auslande befindet. Hieraus folgt zunächst, daß dem Schiffer, wenn der Ort der That im Inlande liegt, das Schiff sich also in einem inländischen Hafen aufhält, kein Recht des Einschreitens zusteht, er vielmehr die Staatsbehörden herbeizurufen hat. Dann aber ergiebt sich, daß das Gesetz zwei Fälle unterscheidet, je nachdem das Schiff auf der See oder im Auslande ist. Der erstere giebt zu Schwierigkeiten keinen Anlaß; die That muß auf

[1]) S. auch die Nachtragsinstruction zu § 33 des Consulatsgesetzes.

[2]) Meves, Note 3 zu § 102 cit.

dem Schiffe selbst oder auf den zu ihm gehörigen Booten verübt sein. Eine andere Möglichkeit ist nicht gegeben. Der Fall, daß ein Schiffsmann, während er sich im Wasser befindet, eine strafbare Handlung begeht, ist wohl construirbar, kommt schwerlich aber vor. Da nun nach den Sätzen des Völkerrechts die Kauffahrteischiffe einer anerkannten Macht auf offener See unter dem Schutze und den Gesetzen ihres Heimathslandes bleiben, ist der Gesetzgeber auch berechtigt, Maßregeln anzuordnen, um die gleichsam auf einem schwimmenden Wandertheile des Heimathslandes verübten Delicte verfolgen und strafen zu können. Anders, wenn sich das Schiff im Auslande, also in einem der Souveränetät eines außerdeutschen Staates unterworfenen Gebiete befindet. Hier treten zwei Möglichkeiten ein, nämlich daß der Schiffsmann die strafbare Handlung auf dem Schiffe oder außerhalb desselben begeht. Sowohl im letzteren wie im ersteren Falle finden, da Kauffahrteischiffe die Herrschaft der Gesetze des Auslandes nicht ausschließen, diese zunächst auf die That und deren Verfolgung Anwendung, und greifen deshalb für ihre Bestrafung im Inlande die §§ 4 u. 5 des R. Str. Ges. B. Platz. Hiervon ausgehend fragt es sich, ob das Gesetz beide Fälle oder nur den der Begehung der That auf dem Schiffe selbst im Auge gehabt hat. Sowohl die Gleichstellung des Verweilens des Schiffes auf der See und im Auslande, wie die Entstehungsgeschichte der Paragraphen, sprechen für die zweite Alternative. Nach den Motiven ist die Vorschrift des § 102 den §§ 10 und 11 des preußischen Gesetzes vom 31. März 1841 zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf Seeschiffen entnommen, und läßt der § 11 keinen Zweifel darüber, daß die dort gegebenen Anordnungen nur dann angewendet werden sollen, wenn das Schiff selbst der Ort der That ist. Da nun aber auch diese Voraussetzung das Einschreiten der ausländischen Behörden nicht unmöglich macht, würde, wenn die Paragraphen unbedingt maßgebend sein sollten, der Schiffer also z. B. zur Verhaftung des Thäters ermächtigt und zu seiner Ablieferung an ein deutsches Seemanns-Amt verpflichtet wäre, eine Collision internationaler Rechte eintreten, deren Lösung nur durch das Recht der Gewalt entschieden werden könnte. Das kann der Gesetzgeber nicht gewollt haben, zumal er ja im § 5 des R. Str. Ges. B. der Macht und dem Rechte des ausländischen Staates ausdrücklich Rechnung trägt, und ist deshalb der § 102 nur dahin auszulegen, daß bei den von einem Schiffsmanne im Auslande begangenen Strafthaten dem Schiffer nur dann die Pflicht sofortigen Einschreitens

obliegt, wenn nicht die Staatsgewalt des Auslandes die strafrechtliche Verfolgung des Thäters übernimmt."

Dem entspricht auch eine neuerdings ergangene Entscheidung des Kreisgerichts zu Altona; der derselben zu Grunde liegende Fall war folgender: Auf einem deutschen Kauffahrteischiff hatten, während dasselbe in einem amerikanischen Hafen lag, die Matrosen, unter diesen ein Engländer, sich eines Vergehens schuldig gemacht. Nach Rückkehr des Schiffs in die Heimath und seinem Eintreffen in dem Hafen von Altona wurde gegen die Mannschaft die Strafklage erhoben. Das genannte Gericht erklärte sich in Betreff des englischen Matrosen für nicht zuständig, und durch Erkenntniß vom 21. Dezember 1878 hat das Appellationsgericht zu Kiel dieses Urtheil bestätigt.[1])

Die Vorschrift des § 10 der deutschen Strafproceß-Ordnung hat in Bezug auf die hier erörterte Frage nichts geändert.

VI. Die Wirkung der Unterstellung der Kauffahrteischiffe unter die Gesetze des fremden Staats, in dessen Gewässer sie eingelaufen sind, hat sich in vielen Fällen als eine in die persönliche Rechtssphäre stark eingreifende gezeigt, insofern es sich um das Recht der persönlichen Freiheit handelte. Es kann nämlich nicht zweifelhaft sein, daß, wenn ein Kauffahrteischiff, in dessen Heimathsstaat die Sklaverei zu Recht besteht, mit Sklaven an Bord in den Hafen eines Landes kommt, in welchem die Sklaverei verboten ist, die an Bord befindlichen Sklaven, gleichviel ob sie zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht, beanspruchen können, als freie Männer erachtet zu werden, und daß die Territorialbehörde die Pflicht hat, in Geltendmachung des bestehenden Verbots für die Durchführung jenes Anspruchs einzutreten. Umgekehrt darf an Bord eines Kauffahrteischiffs, welches sich in den Hoheitsgewässern eines Staats befindet, in welchem die Sklaverei besteht, Sklaven eine Zuflucht nicht gewährt werden; eventuell kann die Landesbehörde die Auslieferung verlangen, beziehungsweise, da ein Asylrecht an Bord von Kauffahrteischiffen in fremden Gewässern nicht existirt, dieselbe im Weigerungsfalle erzwingen.

Für Preußen enthielt das allgemeine Landrecht die Vorschrift, daß Fremde, die sich nur vorübergehend in Preußen aufhalten, ihre Rechte über die mitgebrachten Sklaven behalten (II. 5. §§ 198 ff.), während sonst die Sklaverei untersagt war (§ 126 das.); durch das Gesetz vom 9. März 1857 (G. S. S. 160) ist indeß, aus Anlaß eines Special-

[1]) Die Gründe sind mitgetheilt in der Zeitschrift „Hansa" Jahrg. 1879, S. 199.

falls verordnet: „Sklaven werden von dem Augenblick an, wo sie preußisches Gebiet betreten, frei. Das Eigenthumsrecht des Herrn ist von diesem Zeitpunkt ab erloschen."

Von Interesse ist auch eine in diese Lehre einschlagende Entscheidung des japanischen Gerichtshofs von Kanagawa vom 27. September 1872, welche durchaus von dem Geist des internationalen Rechts der civilisirten Staaten beseelt ist. Die Veranlassung war folgende: Das peruanische Schiff „Maria Luz", mit Kulis für Peru befrachtet, war schwerer Havarie halber in den Hafen von Yokohama eingelaufen; einem der Kulis war es gelungen, zu entweichen und an Bord des englischen Admiralschiffs „Iron Duke" zu gelangen; von dort aus wurde er der japanischen Behörde überwiesen. In der Folge und nachdem der Capitän der „Maria Luz" der Mißhandlung seiner Passagiere überführt worden war, ordnete die japanische Behörde die Ausschiffung der letzteren an und unterbreitete die in Macao abgeschlossenen Passageverträge hinsichtlich ihrer Gültigkeit einer processualischen Beurtheilung; dieselben wurden für nichtig erklärt, und den Kulis wurde freigestellt, nach ihrem Belieben die Reise fortzusetzen oder nicht. Da sie das Letztere wählten, so wurden sie auf Kosten der japanischen Regierung nach Shanghai zurückgeschickt. In den eingehenden Entscheidungsgründen des Erkenntnisses[1]) wird u. a. ausgeführt: Der Status, welchem die Passagiere entgegensähen, sei derjenige der Sklaverei, gleichviel welcher Name ihm beigelegt werde; dieser Zustand stehe mit dem natürlichen Recht dermaßen in Widerspruch, daß sein Bestehen nur kraft eines besonderen Gesetzes geduldet werden könne, welches indeß einen Anspruch auf Anerkennung seitens anderer souveräner Staaten nicht habe; die Verträge ständen ferner mit dem öffentlichen Recht Japans, welches keine Sklaverei dulde, in Widerspruch, und unter solchen Umständen müsse bei Beurtheilung der Gültigkeit die lex loci contractus der lex fori weichen. Das Verfahren der japanischen Behörde führte zu einem diplomatischen Conflict mit der peruanischen Regierung, welcher durch einen Schiedsrichterspruch des Kaisers von Rußland vom 17. (29.) Mai 1875 zu Gunsten Japans seine Erledigung fand.[2])

---

[1]) Auszug in deutscher Uebersetzung s. im Beiheft Nr. 5 zum M. V. Bl. 1873.

[2]) Derselbe lautet (nach der Uebersetzung in dem Annuaire de l'Institut de droit international Bd. I. S. 353): „Nous Alexandre II, par la grâce de Dieu empereur de toutes les Russies.

Conformément à la requête qui nous a été adressée par les gouvernements

Als charakteristisch mag noch ein anderer Fall hier Erwähnung finden. Bis zu der generellen Beseitigung des Instituts der Sklaverei

---

du Japon et du Pérou, contenue dans un protocole dressé de commun accord à Tokei par les plénipotentiaires des deux gouvernements le 13—25 juin 1873, correspondant au 25e jour du 6e mois de la sixième année de Meiji, nous sommes convenu d'examiner le différend pendant entre les deux gouvernements relativement à l'arrêt du vaisseau „Maria Luz" dans le port de Kanagawa, et particulièrement à la réclamation du gouvernement Péruvien, tendant à rendre le gouvernement japonais responsable de toutes les conséquences résultant de l'action des autorités japonaises par rapport à la „Maria Luz" à son équipage et à ses passagers, à l'époque de l'arrestation de ce vaisseau à Kanagawa, et nous avons consenti à prendre sur nous la tâche de prononcer une sentence arbitrale qui sera définitive et obligatoire pour les deux parties, et contre laquelle il ne sera admis ni objection, ni explication, ni délai quelconque.

Ayant, en conséquence, mûrement pesé les considérations et conclusions des jurisconsultes, et des personnes compétentes chargées d'étudier l'affaire, d'après les documents et attestations qui nous ont été transmis conformément au protocole ci-dessus mentionné;

nous sommes arrivé à la conviction que, en procédant comme il l'a fait à l'égard du „Maria Luz"; de son équipage et de ses passagers, le gouvernement Japonais a agi bona fide, en vertu de ses propres lois et coutumes, sans enfreindre les prescriptions générales du droit de gens, ni les stipulations des traités particuliers;

que par conséquent il ne peut être accusé d'un manque volontaire de respect, ni d'une intention malveillante quelconque vis-à-vis du gouvernement péruvien ou de ses citoyens;

que les diverses espèces d'opinions provoquées par cet incident peuvent inspirer aux gouvernements qui n'ont pas de traites spéciaux avec le Japon le désir de rendre les relations internationales réciproques plus précises afin d'éviter à l'avenir tout malentendu de ce genre; mais qu'elles ne peuvent, en l'absence de stipulations formelles, faire peser sur le gouvernement japonais la responsabilité d'une action qu'il n'a pas sciemment provoquée, et de mesures qui sont conformes à sa propre législation.

En conséquence nous n'avons pas trouvé de motifs suffisants pour reconnaître, comme irréguliers, les actes des autorités japonaises dans l'affaire du vaisseau „Maria Luz"; et attribuant les pertes supportées à une malheureuse combinaison de circonstances.

Nous prononçons la sentence arbitrale suivante:

Le gouvernement japonais n'est pas responsable des conséquences produites par l'arrêt du vaisseau péruvien „Maria Luz" dans le port de Kanagawa.

En foi de quoi, Nous avons signé la présente sentence et Nous y avons fait apposer notre sceau impérial.

Fait à Ems, le 17 (29) mai 1875.

in den Vereinigten Staaten von Nordamerika untersagte das Territorialgesetz von Südcarolina den freien Aufenthalt freier Neger im Staatsgebiet; es ist nun häufig vorgekommen, daß Neger oder Farbige, freie Unterthanen der britischen Krone, die zur angemusterten Besatzung eines britischen Kauffahrteischiffs gehörten, wenn das letztere in den Hafen von Charleston eingelaufen war, durch Beamte der Localbehörde von Bord geholt und so lange am Land detinirt wurden, bis das Schiff ausclarirt hatte, und erst alsdann wieder sich an Bord begeben durften.

Die Auffassungen bezüglich dieser und anderer Fälle, in welchen die Wirkung des Territorialrechts auf die persönliche Freiheit von Personen, die sich an Bord eines fremden Schiffs befanden, in Frage kam, gingen übrigens vielfach auseinander.[1])

VII. Von eingreifender Bedeutung für die in Rede stehende Frage sind die mannigfachen Erörterungen über die Jurisdictionsgewalt der britischen Krone über fremde Schiffe, veranlaßt durch die im Jahre 1876 vor Dover innerhalb drei Seemeilen von der englischen Küste stattgehabten Collision zwischen dem deutschen Schiff „Franconia" und dem britischen Schiff „Strathclyde", bei welcher ein Passagier des letzteren ums Leben gekommen war. Die in England wider den Capitän der „Franconia", einen Deutschen, erhobene Anklage wegen Tödtung begründete das Jurisdictionsrecht der britischen Krone damit, daß der Zusammenstoß im englischen Territorialmeer erfolgt war. Das Gericht erster Instanz erkannte auch dieses Jurisdictionsrecht an und verurtheilte den Capitän der „Franconia". Auf eingelegte Beschwerde erklärte aber der Court for Crown Cases Reserved (mit 7 gegen 6 Stimmen) dieses Recht, wiewohl es die Publicistik anerkannt habe, für nicht nachgewiesen und demgemäß die britische Krone für incompetent, die Angelegenheit vor ihr Forum zu ziehen. Es war damit eine Lücke in der Landesgesetzgebung constatirt, welche die eventuelle Anwendung der in Betracht kommenden internationalen Rechtsregel durch die englischen Gerichte ausschloß. Dieser Anschauung Rechnung tragend, brachte die großbritannische Regierung eine Gesetzesvorlage ein „to regulate the law relating to the Trial of Offences committed on the Sea within a certain distance of the Coasts of Her Majestys dominions", welche nach eingehenden Berathungen im Parlament unterm 16. August 1878 unter der Bezeichnung „Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878" als Gesetz

[1]) S. z. B. bei Lawrence, III S. 436 ff.

publicirt wurde.[1]) In diesem Gesetz wird die Befugniß der britischen Behörden zur Strafverfolgung aller in den britischen Territorialgewässern, d. i. in dem Küstenmeer[2]) bis auf drei Seemeilen (one marine league vergl. § 5), begangener Delicte, gleichviel ob der Thäter Inländer ist oder nicht, auch wenn die Begehung an Bord oder mittels eines fremden Schiffs stattgefunden hat, ausgesprochen, mit der Maßgabe, daß in dem Vereinigten Königreich die Ermächtigung eines der Staatssecretäre, in den übrigen britischen Besitzungen diejenige des Gouverneurs für die Einleitung des Verfahrens erforderlich sein soll.

Dieses Gesetz hat nicht nur in England selbst, sondern noch mehr im Auslande, namentlich auch in Deutschland, Bedenken hervorgerufen, welche auch insofern als berechtigt anerkannt werden müssen, als gerade die Entscheidung in dem „Franconia"-Falle die Anregung zu seiner Einbringung gegeben hatte; der Lordkanzler hatte das speciell hervorgehoben und auseinandergesetzt.

Die „Franconia" befand sich zur Zeit des Zusammenstoßes auf der Passage durch den englischen Canal in der Straße von Dover innerhalb einer marine league von der englischen Küste. Die Benutzung dieses Theils der Straße von Dover war keineswegs etwas ungewöhnliches; der Weltverkehr bewegt sich vielmehr im Canal fast ausnahmslos auf diesem Wege, weil das Fahrwasser hier das für die Navigirung günstigste ist. Die Auseinandersetzungen des Lordkanzlers lassen nun auch in der That keinen Zweifel darüber, daß die großbritannische Regierung die Vorlage eingebracht hat, um für die Gerichte des Landes das formelle Recht zum Einschreiten wegen aller Delicte zu schaffen, die auf fremden Schiffen, welche die Straße von Dover innerhalb einer marine league vom britischen Festlande passiren, begangen werden; ja noch mehr: der Lordkanzler erklärt mit dürren Worten das Recht fremder Schiffe zur Passage der Meerenge innerhalb dieser Grenze als eine Concession der britischen Regierung, indem er ausführt: „It had been suggested, or might be suggested, that if the jurisdiction of this country extended over the part of the high seas immediately adjoining the shore, inasmuch as the right of passage over that part was allowed to foreign ships, it would be unfair to claim

---

[1]) 41 and 42 Vict. c. 73.

[2]) Bei Einbringung der Bill im Oberhause in der Sitzung vom 14. Febr. 1878 hob der Lordkanzler hervor, daß die Jurisdictionsgewalt der Krone über Buchten und Häfen — im Gegensatz zu dem offenen Küstenmeer — nie zweifelhaft gewesen sei.

such a jurisdiction as against them. He was quite willing to accede the right of passage contended for, but he had imagined that it was conceded on this footing and this footing only — that those who availed themselves of the right of passage should not expose themselves to any complaint of a violation of the rights of those by whom the right of passage was conceded. In truth, any such exemption would apply to the case of foreign ships coming into one of our bays.“ Der Lordkanzler übersieht, daß das Recht der freien Passage durch die Straße von Dover und auf allen übrigen Weltverkehrswegen, wie z. B. der Straße von Gibraltar, auch innerhalb der Territorialgewässer der anliegenden Staaten, nicht auf einer Concession der letzteren beruht, sondern auf dem Princip von der Freiheit des Seeverkehrs überhaupt, mit welchem die freie und uneingeschränkte Benutzung der die verschiedenen Theile des Weltmeeres verbindenden Verkehrswege unerläßlich verbunden ist,[1]) unbeschadet immer des Rechts des Territorialstaats zur Vornahme derjenigen Maßregeln gegen fremde Schiffe, welche die Selbsterhaltung erheischt.[2])

---

[1]) Schon Valin (II. S. 688) weist darauf hin, ebenso Vattel, I. § 292. Auch die Erhebung von Seezöllen von den solche Straßen passirenden Schiffen wird heut zu Tage als unzulässig erachtet. S. auch Twiss, I. S. 311 ff.

[2]) Besonders klar spricht sich Azuni (I. S. 75) über dieses Recht aus in Folgendem: „Quando gli stretti marittimi sono disposti in maniera da servire necessariamente alla communicazione di due mari, la cui navigazione sia commune a tutte, o a più nazioni, quella, che possiede lo stretto, non può ricusare il passaggio alle altre, semprechè si faccia con moderazione e senza inferir danno alla medesima. Opponendosi al passo senza giusta ragione la prima, priverebbe le altre nazioni d'un vantaggio loro accordato dalla natura, mentre il diritto di navigare da un mare all' altro egli è un resto della communione primitiva dell' elemento acqueo, commune a tutti nella sua vasta estensione.“ Jouffroy (S. 24) hat diese Auffassung reproducirt. Vergé (S. 148): „La liberté des mers serait illusoire, si l'usage des détroits qui servent de communication d'une mer à l'autre était entravé.“ Calvo (I. S. 309): „On distingue deux sortes de détroits: ceux qui aboutissent à des mers fermées ou enclavées, c'est à dire dont la souveraineté absolue peut être revendiquée exclusivement par l'État dont elles baignent les côtes; et ceux qui servent de communication entre des mers libres. Les premiers, constituant un domaine propre et réservé, sont régis par les lois ou les réglements particuliers de chaque pays; les seconds, affectant nécessairement les intérêts des divers États dont ils sont destinés à faciliter l'accès, ne peuvent jamais devenir la propriété souveraine d'un seul et doivent rester absolument libres pour toutes les marines, comme les mers auxquelles ils conduisent.

Cette liberté d'accès et de transit admet toutefois les restrictions inhérentes

Wenn die britische Regierung jetzt die Gerichtsbarkeit in Anspruch nimmt nicht allein über solche fremden Schiffe, welche in dem der Hoheit der britischen Krone unterworfenen Seegebiet im eigentlichen Sinne des Worts Aufenthalt nehmen, sondern auch über diejenigen, welche nur ihren Curs durch dieses Gebiet richten, nicht etwa auf Grund einer von ihr eingeräumten Concession, — denn die britische Regierung hat eine solche weder zu ertheilen noch zu versagen — sondern kraft des allen Seefahrt treibenden Nationen an und für sich zustehenden Rechts des freien Verkehrs auf dem Ocean, insbesondere auch in den Verbindungsstraßen zwischen den verschiedenen Theilen desselben, so beschränkt sie sich nicht darauf, die Anwendung einer unbestrittenen Regel des internationalen Rechts in dem Strafverfahren vor den Gerichten des Landes zu sichern, sondern sie nimmt für die britische Krone eine Ausdehnung der Juris-

---

au droit de conservation des États, sur les côtes desquels sont situés les détroits; et lorsque la configuration des détroits oblige les navires qui les traversent à passer sous le feu des forts placés sur l'un ou l'autre bord, le souverain qui est maître de la côte a le droit incontestable d'en surveiller la navigation et de prendre, surtout en temps de guerre, les précautions que la prudence et le soin de la sûreté peuvent rendre nécessaires." Ferner de Cussy (I. S. 98): „Les détroits étant des passages qui mettent les mers en communication et permettent de naviguer d'une mer à l'autre, leur usage doit être libre comme la mer elle-même, sinon la liberté des mers mises en communication par les détroits ne serait qu'une chimaire." Auch Cauchy (I. S. 41, 42) und Schiattarella (Del Territorio S. 10—13), welcher das Recht der Passage durch solche Meerengen als eine durch die Natur der Verhältnisse begründete Servitut ansieht, bei deren Ausübung jedoch der Berechtigte sich den im Interesse der öffentlichen Ordnung erlassenen Gesetzen des im Besitz der Territorialhoheit befindlichen Staats zu unterwerfen habe. Nizze (§ 21) geht etwas zu weit, wenn er sagt: „Es giebt verschiedene Meerengen, durch welche die freien Meere mit einander in Verbindung stehen, und welche für den Schifffahrtsverkehr der Völker unter einander nothwendige Straßen sind. Ohne sie würde der Seeverkehr nur in beschränktem Maße ausführbar sein. Diese Straßen, an welchen alle Schifffahrt treibenden Völker also ein gleiches Interesse haben, sind daher nach Völkerrecht frei und nicht der Herrschaft der angrenzenden Länder unterworfen. Die Grenze dieser Länder erstreckt sich über sie nicht in gleicher Ausdehnung wie über die sonstigen Küstenmeere, sondern sie tritt soweit zurück, als die Meerenge von den durchsegelnden Schiffen als allgemeine Verbindungsstraße benutzt wird." — Nizze benennt als solche Straßen: den Sund, den kleinen und großen Belt, den sog. Canal, die Meerenge von Gibraltar, die Dardanellen und den Bosporus, die Magelhaensstraße.

¹) Ueber das Recht der freien Passage s. auch bei Twiss, I. § 177 u. Neumann, § 21.

dictionsgewalt in Anspruch, welche mit den Regeln des internationalen Rechts nicht in Einklang steht, obwohl der Lordkanzler in der Sitzung des Oberhauses vom 8. März 1878 ausdrücklich hervorhob: „The bill is not one which proposes to alter the international law, but one which makes provision for applying the machinery of our own law so as to make it work in harmony with the international law.“ Der Lordkanzler weist im Anschluß an diese Erklärung darauf hin, wie die deutsche Regierung seiner Zeit eine Instruction erlassen habe bezüglich des Schutzes der Fischerei an der deutschen Nordseeküste, in welcher gesagt wird, wie das der Souveränetät des norddeutschen Bundes unterworfene Territorialmeer sich bis auf drei Seemeilen von der Küste erstrecke, und wie bis zu dieser Grenze fremden Fischern der Betrieb ihres Gewerbes untersagt sei, und zwar bei Vermeidung der Verhaftung und Ueberweisung an die nächste zuständige deutsche Behörde zur Aburtheilung. Die Bezugnahme auf diese Instruction an jener Stelle läßt nur ersehen, wie der Lordkanzler nicht unterscheidet, daß es sich hier um ganz verschiedene Objecte handelt, in der Instruction nämlich um Fahrzeuge, welche sich einer Rechtsverletzung dadurch schuldig machen, daß sie einem allgemein anerkannten völkerrechtlichen Grundsatz zuwider[1]) in einem fremden Territorialmeer die Fischerei ausüben beziehungsweise zu diesem unerlaubten Zweck in das fremde Territorialmeer eingesegelt sind oder darin zu Anker liegen, treiben u. s. w., während das britische Gesetz, angeregt durch den „Franconia“-Fall, alle im britischen Territorialmeer innerhalb drei Seemeilen von der Küste befindlichen Schiffe und Fahrzeuge der britischen Jurisdiction unterstellt, also auch diejenigen tausend und aber tausend, welche die den Schiffen aller Völker offen stehenden Weltverkehrsstraßen in der Nähe ihrer Küsten passiren.

Die britische Gesetzgebung hat sich durch diese unberechtigte Ausdehnung ihrer Jurisdictionsgewalt in Widerspruch gesetzt mit einem Grundsatz des Völkerrechts, der nicht nur bei den namhaftesten Publicisten ausdrückliche Anerkennung, sondern auch in dem Majoritätsbeschluß der

---

[1]) Twiss, Territorial waters: „The established practice of European nations may now be considered to have sanctioned the exclusive right of every nation to the fisheries in the waters adjacent to its coasts within a marine league from law-water mark.“ Sehr treffend unterscheidet Twiss the produce of the sea und the use of the sea for purposes of navigation; ersteres sei nicht unerschöpflich, daher der Vorbehalt begründet.

englischen Kronjuristen immerhin einen beachtenswerthen Ausdruck gefunden hat. Von Gewicht ist es ohne Zweifel, wie Sir Robert Phillimore, welcher jener Majorität angehörte und dessen hohe Autorität gerade in England allgemein anerkannt ist, bereits in seinen Commentaries upon international law (I. § 350) sich über diesen Punkt ausgelassen hat, nämlich: „Merchant or private vessels have no exemtion from the territorial jurisdiction of the harbour or port, or, so to speak, territorial waters (mer littorale), in which they lie.“ In einer Darlegung namhafter Mitglieder der Royal commission on fugitive slaves, in welcher überall nicht von der Admiralitätsgerichtsbarkeit, sondern von „international obligations“ die Rede ist, wird gleichfalls auf den Unterschied hingewiesen; es heißt daselbst (S. XXVI): „it is universally admitted that the ship and all on board of her are amenable to the law of the country in whose waters she happens to be, although the question may arise (as it has lately arisen) wether that law ought to be held enforceable in the care of vessels navigating within the range of coast water and not lying in port.“ [1])

Die deutschen Publicisten haben den Standpunkt noch bestimmter zum Ausdruck gebracht. Heffter[2]) erklärt: „Jedes fremde Schiff, welches in Häfen oder in andere eigenthümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schifffahrtspolizei, den Schiffsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen. Eine Ausnahme machen allein in beiderlei letzter Hinsicht die Schiffe, worauf sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden ꝛc. und die Schiffe, welche nur vorüberfahren oder deren Führer genöthigt werden, in einem Territorium anzulanden, soviel nämlich die Schiffe selbst betrifft.“ Für die letztere Ausnahme dürfte allerdings eine Begründung schwer zu finden sein.[3]) Rizze[4]): „Die in jedem Staat bestehende Rechtsordnung erstreckt sich über die nationalen Gewässer desselben, und sind daher die fremden Nationen, sobald sie sich auf solchen Gewässern befinden und so lange sie sich im Staatsgebiet aufhalten, der Rechtsordnung dieses Staates unterworfen. Von dieser allgemeinen Regel finden jedoch Ausnahmen statt: 1) die bloß an den Küsten vorübersegeln-

[1]) S. auch Twiss, I. § 173, woselbst der Unterschied zwischen Territorial Seas und Jurisdictional Waters erläutert wird.

[2]) § 79. — [3]) Bischof (§ 20) reproducirt Heffters Ausnahmen — [4]) S. 46.

den Schiffe sind dem nationalen Recht nicht unterworfen." — Bluntschli[1]) erklärt: „Wenn die Schiffe in ein fremdes Staatsgebiet einfahren, indem sie in einem fremden Seehafen Anker werfen oder einen Strom oder Fluß befahren u. dergl., so werden sie der fremden Staatshoheit so lange untergeordnet, als sie sich in deren Bereich aufhalten. Schiffe, welche bloß durch den Küstensaum eines fremden Staates hindurchfahren, werden der Staatshoheit des Küstenstaates nur insoweit vorübergehend unterworfen, als sie die militärischen und polizeilichen Ordnungen beachten müssen, welche derselbe zum Schutz seines Gebiets und seiner Küstenbewohner für nöthig erklärt hat."

Schließlich sei noch hervorgehoben, daß die Annahme der Vorlage im Parlament keineswegs widerspruchslos erfolgt ist; im Unterhause sprach sich bei der dritten Lesung in der Sitzung vom 15. August 1878 namentlich Sir G. Bowyer sehr scharf dagegen aus; der Bericht der Times darüber giebt an: Sir G. Bowyer took occasion to comment on the manner in which the Bill had been passed through its previous stages and to argue that it was not only unnecessary, but a contravention of the law of nations. He entirely denied that the Franconia case had made an alteration of the law imperative on account of the circumstance that a majority of the Judges had overruled the decision come to before Baron Pollock; he believed, on the other hand, that the jurisdiction of the English Courts was amply sufficient. It might be argued with equal force that the death of an English sailor at Calais would make it necessary to extend our jurisdiction. In all such cases the proper remedy was a representation to the country of the offender, and on the failure of such representation, a refusal to do justice constituted a casus belli. The Bill, he contended, was inconsistent with the law of nations and the rights of foreign countries. He was ready to admit the doctrine of the three-mile zone; but the question was what was the nature of the jurisdiction which the sanction of that doctrine conferred. It was not, in his opinion, such a jurisdiction as it was sought to introduce by the present measure. According to the law of England, every foreigner in this country owed what was termed a qualified allegiance to the Crown in con-

---

[1]) §§ 319, 322.

sideration of the protection which he received; but if the Bill were to pass, it would follow that every foreigner brought in a foreign vessel passing within three miles of our shores would owe that qualified allegiance, while it could not be said that he received in return any protection. It did not, he might add, appear that such a jurisdiction as it was proposed to create was necessary for the defence and security of the realm. If in the case of a foreign vessel passing within the three-mile zone, a foreign sailor murdered another, it could not be said that our security required that the criminal should be tried by the law of England. The real remedy in such circumstances was that he should be tried by the laws of his own country. It was admitted by the Chancellor of the Exchequer that the Bill had not been the subject of any communication with foreign countries, and that circumstance appeared to him a very serious one for consideration. The exercise of legal jurisdiction over ships coming within the three-mile zone — not alone ships visiting our ports, but those in transitu — would, he was convinced, give rise to much inconvenience and difficulty with foreign countries. If foreigners refused to submit to it we should have no remedy. Besides, it was a recognized principle of international law that the subjects of a country did not become amenable to the laws of another country until they entered into it. The practical effect of the Bill, however it might be disguised, was to render the three-mile zone a part of British territory, and it logically followed that the British Gouvernment could forbid the passage of it to foreigners. Now, were we prepared to concede the same privilege to all other Powers, including the most barbarous? He apprehended not. But, it was said, nothing was to be done under the Act except with the consent of the Secretary of State? His reply was that that was not the way to legislate. Why should Parliament delegate its authority to the Secretary of State. If the jurisdiction which the Bill sought to establish was good and consonant with the law of nations and the law of England, it ought to be sanctioned without any such limitation; if it was unsound, then he would say let the Bill be rejected. He now came to a very important point, and although the Solicitor-General and the

Lord Chancellor differed from him in the matter, his opinion with reference to it remained unchanged. The conclusion at which he arrived was that the second clause of this Bill included foreign ships of war as well as foreign merchant ships, and that under it any offence committed on board the former would come within the cognizance of the English law. Lord O'Hagan fully concurred with his view of the matter, and therefore, in order to raise the question, but without any intention of dividing, he begged to move that the Bill be read a third time this day three months. Von Seiten der Regierung wurde dem gegenüber die Erklärung abgegeben: die Bill collidire nicht im Geringsten mit den Principien des Völkerrechts und sei hauptsächlich zu dem Zweck eingebracht, britischen Unterthanen Schutz gegen Verletzungen zu gewähren; und ferner berief sich der Regierungsvertreter wieder auf jenen Erlaß der deutschen Regierung zum Schutz der nationalen Fischerei an der deutschen Nordseeküste. Im weiteren Verlauf der Debatte wiesen auch noch andere Redner auf die Verwickelungen hin, die bei Anwendung der in der Bill enthaltenen Grundsätze fremden Nationen gegenüber entstehen könnten.

§ 14.

Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern.

A. Berechtigung der Kriegsschiffe zum Einlaufen in fremde Hoheitsgewässer und zum Aufenthalt in fremden Häfen.

I. Heeresabtheilungen dürfen auswärtiges Staatsgebiet nur kraft besonderer Convention oder nach eingeholter Genehmigung der fremden Regierung betreten. Eine analoge Einschränkung hinsichtlich der Kriegsschiffe, soweit es sich um deren Einlaufen in fremde Hoheitsgewässer handelt, gilt in dieser Allgemeinheit nicht; für dieselben kommen vielmehr folgende Normen in Anwendung:

1) Diejenigen innerhalb des Territorialseegebiets belegenen Meerestheile, welche als Durchfahrtsgewässer für den internationalen Verkehr dienen, sind zu allen Zeiten für die Passage von Kriegsschiffen, ebenso wie für diejenige von Handelsschiffen (s. § 13 VII.) frei.[1])

[1]) Wegen der Berechtigung zum Schließen des Oeresundes und der Belte in Kriegszeiten für Kriegsschiffe der Kriegsparteien s. § 33 III.

2) Die Seehäfen aller Nationen sind den Kriegsschiffen der im Friedenszustand befindlichen Mächte geöffnet. Diese Concession ist aber keine gebotene, vielmehr hat jeder Staat das Recht, seine Häfen oder einzelne derselben fremden Kriegsschiffen zu verschließen beziehungsweise die Bedingungen zu bestimmen, unter welchen er ein Einlaufen und den Aufenthalt gestatten will.[1] Nur in Fällen der Seenoth wird ein Einlaufen niemals versagt werden dürfen.[2])

Der Erlaß von Verboten hängt von dem politischen Ermessen ab; insbesondere müssen sie gerechtfertigt erscheinen, soweit das Interesse der eigenen Sicherheit sie erheischt. So untersagt z. B. das österr. Reglem. (III. Nr. 1379) für Kriegszeiten allgemein fremden Schiffen das Anlaufen von Rheden und Häfen, wo ein oder mehrere k. k. Kriegsschiffe liegen, zur Nachtzeit.

Der Bericht der Royal commission on fugitive slaves (s. unter VI.) bezeichnet die Ausschließung als eine „extreme measure necessary for the protection of national or private interests.“ Auch sanitäre Rück=

---

[1]) S. über diese Grundsätze u. a. Surland, § 580; v. Cancrin, 10. Abhdl. §§ 15 und 34; Wheaton, El. I. S. 124. „If there be no express prohibition the ports of a friendly state are considered as open to the public and commissioned ships belonging to another nation with whom that state is at peace.“ Twiss, I. § 158: „The rule which applies in relation to an armed force upon land, does not apply equally to an armed force upon the sea, as by the usage of Nations ships of war may freely enter the ports of a friendly Power without express permission, unless there be an especial prohibition against vessels of war entering such ports. It is competent for every Nation for reasons of State Policy to close all its ports, or certain only of its ports, against the vessels of war of all Nations or against the vessels of war of a particular Nation, but in such cases notice is usually given of such determination. If there be no such prohibition, the ports of a friendly Nation are considered to be open to the public ships of all Powers, with which it is at peace, for purposes of hospitality, and they are supposed to enter such ports under an implied license from the Sovereign Power of the place.“ In dem Bericht der Royal commission on fugitive slaves von 1876 werden diese Grundsätze auch zum Ausdruck gebracht (s. namentlich S. VII., XXVII. u. XXVIII.) und an einer Stelle wird direct erklärt: „Her Majestys Government could not deny to any foreign Sovereign the right to interdict the entrance of British ships of war into his ports.“ Ortolan (I. S. 142 ff.) verkennt dieses Recht, wenn er ein Verbot „consentie par convention“ verlangt und nur anerkennt, daß es einer solchen Vereinbarung nicht bedürfe, soweit es sich um eigentliche Kriegshäfen handele, die allerdings ohne Weiteres verschlossen werden könnten.

[2]) Ortolan, I. S. 145; auch v. Cancrin a. a. O.

sichten können sehr wohl die Zurückweisung von Kriegsschiffen beziehungsweise deren Beobachtung und die Untersagung oder Verhinderung der Communication mit dem Lande rechtfertigen.[1])

In zahlreichen Staatsverträgen ist die gegenseitige Zulassung von Kriegsschiffen nach Maßgabe der den meistbegünstigten Nationen eingeräumten Rechte stipulirt.[2])

Völlig verschlossen den Kriegsschiffen aller Nationen sind z. B. der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen Gewässer.[3])

II. Die Gebräuche und Festsetzungen, welche für den Aufenthalt von Kriegsschiffen in fremden Häfen bestehen,[4]) betreffen namentlich folgende Punkte:

1) Die Zahl der Kriegsschiffe einer und derselben Nation, welche gleichzeitig in einem fremden Hafen Aufenthalt nehmen dürfen; dieselbe ist vielfach, theils conventionell theils reglementarisch, beschränkt worden.[5])

2) Die Dauer des Aufenthalts, welcher in Kriegshäfen in der Regel nur für die Zeit des Bedürfnisses, aber unter Gewährung der für dessen Deckung erforderlichen Hülfe gestattet wird; ferner Einschränkungen bezüglich des Ankerplatzes.

3) Die Verpflichtung zur Mittheilung der Ankunft unter Angabe der

---

1) Calvo, I. § 542; Ortolan, I. S. 192.

2) In deutschen Staatsverträgen mit Mexiko vom 28. August 1869 Art. II.; mit Salvador vom 13. Juni 1870. Art. XVIII.; mit Costarica vom 18. Mai 1875 Art. XXI.

3) Berliner Vertrag vom 13. Juli 1878. Art. 29.

4) Einzelne Staaten haben darüber ausführliche Vorschriften erlassen, wie Oesterreich in dem Erlaß vom 20. Mai 1866. S. ferner für Kopenhagen M. V. Bl. 1875 S. 112, 113 und 221. Die Rhede von Kopenhagen innerhalb „Trekroner" ist danach fremden Kriegsschiffen im Allgemeinen verschlossen und darf nur besucht werden, wenn Schiffe fürstliche Personen eines regierenden Hauses an Bord haben oder Kohlen einnehmen müssen, in letzterem Falle immer nur von einem Schiff und für die Zeit der Kohleneinnahme; für Brasilien A. M. B. Nr. 132 und M. V. Bl. 1877 S. 127; speciell für das Ankern im Hafen von Rio de Janeiro M. V. Bl. 1870 S. 55, 56 und 1875 S. 105; für St. Thomas M. V. Bl. 1876 S. 93; für Niederländisch-Indien A. M. B. Nr. 105.

5) So in älteren Verträgen auf 3, 4, 5, 6, 8 Schiffe. Ortolan, I. S. 144 bemerkt dazu: „Ces sages limitations sont conformes à une politique prévoyante; car sans parler des cas de surprise qu'une puissance peut avoir à craindre de la part d'une autre avant déclaration de guerre (voir le récit de l'attaque de Copenhague par les Anglais en septembre 1807), le séjour sur son territoire de forces étrangères nombreuses peut devenir la source de circonstances fâcheuses qu'il est utile de prévenir."

Flagge, der Gattung, des Namens und der Armirung des Schiffs, der Besatzungsstärke, der Charge des Commandanten, des Zwecks und der voraussichtlichen Dauer des Aufenthalts.

4) Die Salute.

5) Das Verbot, in den Hoheitsgewässern, namentlich im Schußbereich von Befestigungen, Messungen, außer solche, die für die Navigirung beim Ein- und Auslaufen dienen, vorzunehmen.

6) Bewaffnete Abtheilungen dürfen ohne Genehmigung der fremden Landesbehörde nicht ans Land gesetzt, ingleichen dürfen ohne solche Erlaubniß Schießübungen [1]) oder Bootsmanöver nicht vorgenommen werden. Es empfiehlt sich, diese Genehmigung nur nachzusuchen, wenn auf bereitwilliges Entgegenkommen zu rechnen ist.

7) Das Ein- und Ausschiffen von Mannschaften. Es ist nicht üblich, daß Mannschaften von der Besatzung, welche außerdienstlich an Land gehen, die Waffe tragen. In Ermangelung eines ausdrücklichen Verbots steht dem aber nichts entgegen, insbesondere, wenn die persönliche Sicherheit es erheischt. [2])

8) Die Vornahme von Reparaturen, Beschaffung von Ausrüstungsmaterialien, Proviant, Wasser, die Zollabfertigung, Zollfreiheiten ꝛc. In letzterer Hinsicht gilt als Regel, daß Kriegsschiffe in fremden Häfen, die Reciprocität vorausgesetzt, keinerlei Revision im Zollinteresse unterworfen sind. [3])

---

[1]) S. Erlaß der preußischen Admiralität vom 17. April 1858 (A. M. B. Nr. 47); ferner Q. R. § 420, wo gleichzeitig Massenbeurlaubung an Land verboten wird; Oesterr. Regl. III. Nr. 1005.

[2]) Im Jahre 1864 wurde zwischen der preußischen und portugiesischen Regierung vereinbart, daß, wenn Matrosen und Soldaten der Kriegsmarine des einen Theils in Häfen des anderen an Land gehen, dies nur unbewaffnet geschehen solle, und daß hiervon eine Ausnahme nur in den Fällen einzutreten habe, wenn die etwa gefährdete Sicherheit der Mannschaften das Tragen der Waffe erfordern oder eine Feierlichkeit zu begehen sein sollte. A. M. B. Nr. 106 und Nr. 139. — § 12 der österreichischen Vorschriften über den Zulaß und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen Küsten vom 20. Mai 1866 bestimmt: „Mit Ausnahme höherer Unteroffiziere, denen das Tragen des Seitengewehrs für gewöhnlich gestattet wird, hat die Mannschaft eines fremden Kriegsschiffes stets unbewaffnet das Land zu betreten."

[3]) S. Ortolan, I. S. 201 und Annexe E. Für die zollamtliche Behandlung fremder Kriegsschiffe in deutschen Häfen hat der Bundesrath unterm 12. October 1878 die nachfolgenden Vorschriften beschlossen:

a. Eine zollamtliche Revision der fremdherrlichen Kriegsschiffe, sowie überhaupt das Betreten derselben im Zollinteresse findet nicht statt.

9) Die Freiheit von Hafen-, Tonnen- u. dergl. Abgaben.

10) Die Beobachtung der Quarantänevorschriften (s. § 22 IV. u. V.).

III. Das Recht der Kriegsschiffe, in fremde Hoheitsgewässer einzulaufen, begreift nicht die Befugniß, von den Seehäfen aus die Fluß- und Canalgebiete der betreffenden fremden Staaten zu befahren; hinsichtlich solcher Fahrten gelten vielmehr lediglich die Grundsätze, welche für das Betreten fremden Landgebiets durch Truppenkörper maßgebend sind. Danach ist ein Einfahren in solche Gebiete, wie überhaupt in fremde Binnengewässer, nur nach eingeholter Genehmigung der zuständigen Landesbehörde statthaft.[1])

Die deutsche Instruction für den Commandanten ꝛc. hebt dies im § 9 mit dem Zusatz hervor, daß in Fällen zwingender Nothwendigkeit, wo diese Genehmigung nicht abgewartet werden kann, dieselbe nachträglich beantragt werden muß.[2])

---

b. Alle aus diesen Schiffen an das Land gebrachten Gegenstände (Waaren-, Mund- und Materialvorräthe, Inventarienstücke) unterliegen der zollamtlichen Behandlung nach den dieserhalb bestehenden Vorschriften, und sind zu dem Behufe, bevor sie in den freien Verkehr treten, dem Zollamte des Hafenortes anzumelden.

Für Waaren u. s. w. wird dadurch, daß dieselben auf Schiffen einer fremden Kriegsmarine transportirt werden, eine Befreiung von der tarifmäßigen Eingangsabgabe oder eine Ermäßigung derselben nicht begründet.

c. Der Transport von Gegenständen und Waaren von Land an Bord unterliegt keiner zollamtlichen Controle, es sei denn, daß dieselben mit dem Anspruch auf Steuervergütung ausgeführt werden, oder unter Zollanspruch stehen. In diesen Fällen sind die hierfür bestehenden Vorschriften maßgebend; insbesondere muß den Zollbeamten Ueberzeugung verschafft werden, daß solche Gegenstände und Waaren wirklich an Bord der fremdherrlichen Kriegsschiffe gelangen.

(Centr.-Bl. für das deutsche Reich 1878 S. 623).

Die Tarifbestimmungen für die Passage durch den Suezcanal s. im M. V. Bl. 1877 S. 153, 154. Danach sind Kriegsschiffe, ingleichen Schiffe, welche für den Transport von Truppen erbaut oder gechartert sind (ebenso wie Schiffe, welche bloß mit Ballast fahren), von der Nachsteuer befreit und haben keine höhere Abgabe zu entrichten, als den Maximalsatz von 10 Fr. pro Tonne, welcher von ihrer Register-Lastigkeit zu erheben ist.

[1]) Als im Jahre 1879 ein von der dänischen Regierung in England beschafftes kleines Kriegsfahrzeug via Eider-Canal nach Dänemark übergeführt werden sollte, suchte dem entsprechend zunächst die dänische Regierung um die Erlaubniß der deutschen Regierung zur Durchfahrt durch diesen Canal nach (welche ihr auch bereitwilligst ertheilt wurde).

[2]) S. auch Oesterr. Regl. III. Nr. 1005. — Im internationalen Flußrecht

IV. Von Wichtigkeit für die deutschen Kriegsschiffe, welche auf der ostasiatischen und auf der Südsee-Station Aufenthalt zu nehmen haben, sind namentlich folgende Vereinbarungen beziehungsweise Vorschriften über das Einlaufen in fremde Häfen ꝛc.:

1) Die Verhältnisse in China sind geregelt durch den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins, den beiden Mecklenburg, den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits und China andererseits vom 2. September 1861, ratificirt den 14. Januar 1863 (G. S. 1863) Art. 30; danach ist es den Kriegsschiffen der contrahirenden deutschen Staaten, welche zum Schutz des Handels kreuzen oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, freigestellt, alle chinesischen Häfen ohne Unterschied zu besuchen. Ebendaselbst wegen des Approvisionnements ꝛc. und der Freiheit von Abgaben.

2) Die Verhältnisse in den Gewässern Japans sind geregelt durch den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem norddeutschen Bund und den zu diesem Bund nicht gehörigen Mitgliedern des deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und Japan andererseits vom 20. Februar 1869 (B. G. Bl. 1870). Danach sind für deutsche Schiffe geöffnet die Häfen von Hakodade, Hiago, Kanagawa (Yokohama), Nagasaki, Niegata mit Ebisuminato auf der Insel Sado und Osaka (Art. 3); wegen der Provisionen für Kriegsschiffe s. Art. 18, wegen Ausschlusses der Zollrevision und des Ein- und Ausclarirens Nr. 2 und 4 der Bestimmungen des Handelsregulativs.

3) Der Freundschaftsvertrag zwischen dem deutschen Kaiser und dem Könige von Tonga vom 1. November 1876 (R. G. Bl. 1877) setzt im Art. V. fest: „Es soll auch für die Kriegsschiffe der beiden Hohen vertragenden Theile die gegenseitige Freiheit bestehen, in alle Plätze, Häfen

---

stehen fremde Kriegsfahrzeuge fremden Heeresabtheilungen gleich, d. h. das Befahren von externen Flüssen oder Flußstrecken ist ihnen grundsätzlich untersagt. Die deutschen Rhein-Kanonenboote haben sich bei ihren Fahrten auf den deutschen Theil des Rheins zu beschränken. — Als im Sommer 1873 der österreichische Donau-Monitor „Leitha" eine Fahrt bis Straubing in Baiern unternahm, erklärte auf Beschwerde der baierischen Regierung die österreichische Behörde: das Fahrzeug mache nur eine Uebungsfahrt, um der Besatzung Gelegenheit zu praktischen Studien eines fremden Fahrwassers zu geben; schließlich aber bat die österreichisch-ungarische Regierung um Entschuldigung und berief, da auf weiteres Ansuchen die baierische Regierung sich nicht dazu verstand, die Fortsetzung der Fahrt zu gestatten, das Fahrzeug ab.

und Gewässer innerhalb des Gebiets des anderen Theils einzulaufen, daselbst zu ankern, zu verweilen, Bedarf einzunehmen und auszubessern, nach Maßgabe der Gesetze und Verordnungen des Landes. Der König von Tonga bewilligt, zur Erleichterung der Ausführung dieser Zwecke in seinem Gebiete, im Besonderen um die Herrichtung einer Kohlenstation in seinem Gebiete zu ermöglichen, der deutschen Regierung alle Rechte der freien Benutzung des nöthigen Grundes und Bodens an geeigneter Stelle in der Wawaugruppe, doch immer unbeschadet aller Hoheitsrechte des Königs von Tonga."

4) Der Freundschafts- 2c. Vertrag mit dem Königreich der Hawaiischen Inseln vom $\frac{\text{25. März}}{\text{19. September}}$ 1879 (R. G. Bl. 1880) bewilligt im Art. VII. den freien Zutritt der Kriegsschiffe zu allen Häfen, Flüssen oder Plätzen, welche dem fremden Handel geöffnet sind, mit der Befugniß, Reparaturen vorzunehmen, Mannschaften und Vorräthe zu ergänzen, unter der Meistbegünstigungsclausel.

5) Der Freundschaftsvertrag mit Samoa vom 24. Januar 1879 (R. G. Bl. 1881) setzt im Art. V. fest: „Es soll den deutschen Kriegsschiffen freistehen, in den Hafen von Saluafata einzulaufen, daselbst zu ankern, zu verweilen, Bedarf einzunehmen und auszubessern, und der deutschen Regierung soll es ferner freistehen, in jenem Hafen nach eigenem Ermessen alle für die deutschen Kriegsschiffe und deren Besatzungen nützlichen Einrichtungen und Anordnungen zu treffen. Die Samoa-Regierung ist ferner damit einverstanden, daß die deutsche Regierung an den Ufern jenes Hafens Gebäude Zwecks Lagerung von Kohlen und irgend anderen Bedarfsgegenständen für die deutschen Kriegsschiffe und deren Besatzungen errichtet. Es soll der deutschen Regierung auch freistehen, auf dem Lande, wo die Stationsgebäude errichtet werden, ihre Flagge aufzuziehen, jedoch soll die Oberhoheit der Samoa-Regierung über den Hafen von Saluafata dadurch in keiner Weise geschmälert oder beeinträchtigt werden, andererseits aber verspricht diese, auch nichts zu thun, wodurch die der deutschen Regierung in diesem Artikel gewährten Rechte irgendwie werthlos gemacht oder beeinträchtigt werden könnten. Auch soll durch die in diesem Artikel der deutschen Regierung gewährten Rechte der Hafen von Saluafata den Kriegs- oder Handelsschiffen derjenigen Nationen, welchen die Samoa-Regierung ihre Häfen offen hält, nicht verschlossen werden, jedoch darf die Regierung von Samoa in Bezug auf diesen Hafen und seine Ufer keiner anderen Nation gleiche Rechte, wie die der deutschen Regierung gewährten, bewilligen. Es soll den deutschen Kriegsschiffen ferner freistehen, auch in

alle anderen Plätze, Häfen und Gewässer Samoas einzulaufen, daselbst zu ankern, zu verweilen, Bedarf einzunehmen und auszubessern, nach Maßgabe etwaiger, zwischen den beiderseitigen Regierungen zu vereinbarender Gesetze, und verspricht die Samoa-Regierung hierdurch ferner, daß sie keiner anderen Nation in irgend einer Weise irgendwelche Vorrechte vor der deutschen Regierung in Bezug auf den Hafen von Apia und dessen Ufer bewilligen will, sondern daß die deutsche Regierung auch in dieser Beziehung mit anderen Nationen immer gleichberechtigt sein soll."

B. Rechtsstellung der Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern.

V. Kriegsschiffe repräsentiren im Ausland den Staat, der sie entsendet hat, als ein Theil seiner bewaffneten Macht; der Commandant ist der Träger dieser Repräsentativstellung. Kriegsschiffe haben deshalb nicht nur einen Anspruch auf besondere internationale Ehrenbezeugungen (s. §§ 25 bis 27), sondern sie nehmen auch Theil an der Souveränetät und Unabhängigkeit ihres Staats. Demgemäß können sie keiner fremden Gewalt unterstellt werden; durch eine solche Unterordnung würde die Autorität und die Würde ihres eigenen Souveräns beeinträchtigt werden.

Es handelt sich hier keineswegs um eine analoge Anwendung der den diplomatischen Repräsentanten einer fremden Nation zustehenden Sonderrechte, zu welchen als eines der wesentlichsten das Recht der Exterritorialität gehört, auch nicht um eine Rechtsfiction, sondern um die thatsächliche Vergegenwärtigung eines Theils der Staatsgewalt und der öffentlichen Autorität des Heimathslandes, um eine selbstständig basirte, nach verschiedenen Richtungen hin, namentlich in Betreff des Asylrechts (s. unter VIII.), noch weitergehende Exemtion als diejenige des Gesandtschaftshotels. „Denn wenngleich die Wohnung eines Gesandten im völkerrechtlichen Sinne exterritorial ist, so geht diese Fiction nach heutiger Anschauung doch nicht weiter, als nothwendig ist, um die persönliche Unverletzlichkeit des Gesandten und seiner Begleitung zu gewährleisten." [1])

Da Kriegsschiffe, wo sie sich immer befinden mögen, detachirte Theile ihres Staats sind mit allen diesem letzteren zustehenden Prärogativen, so

---

[1]) Erkenntniß des Reichsgerichts vom 26. November 1880 (Entsch. in Strafsachen Bd. III. S. 71). — Calvo (I. § 538) irrt, wenn er ein Kriegsschiff als gewissermaßen dem Hotel eines Gesandten entsprechend bezeichnet.

sind sie überall exterritorial. Keine fremde Staatsgewalt darf sich in dasjenige einmischen, was an Bord derselben oder in ihren Booten vorgeht; ihre Organe dürfen ohne Ermächtigung des Commandanten das fremde Kriegsschiff gar nicht betreten.

Für das offene Meer versteht sich das von selbst. Aber auch für die Zeit des Aufenthalts von Kriegsschiffen in den Hoheitsgewässern eines fremden Staats muß grundsätzlich die eximirende Repräsentativstellung derselben voll respectirt werden.

Die Unantastbarkeit, welche Kriegsschiffe überall zu beanspruchen haben, macht allerdings deren Befehlshaber nicht unverantwortlich; sie sind jedoch allein ihrer eigenen Staatsgewalt Rechenschaft schuldig, und der Weg der Ausgleichung von Differenzen und Conflicten, deren Erledigung nicht unmittelbar mit den Localbehörden des fremden Landes zu Stande gebracht werden kann, ist der diplomatische zwischen den beiden betheiligten Staatsgewalten. Nur wenn ein Kriegsschiff im fremden Staatsgebiet Acte der Gewalt oder der Feindseligkeit vornimmt, ist die betreffende Regierung kraft des Rechts der Selbstvertheidigung und der gebotenen Wahrung ihrer eigenen Unantastbarkeit ohne Weiteres zu allen nothwendigen Gegenmaßregeln berechtigt.[1])

Ferner aber hat jedes Kriegsschiff die Gesetze des fremden Gebiets, in welchem ihm der Aufenthalt bewilligt ist, zu beachten, insbesondere sich der Hafenordnung zu unterwerfen;[2]) in diesem Sinne und nicht etwa als ein Verzicht auf die Exterritorialität ist es auch zu verstehen, wenn zahlreiche Staatsverträge, in welchen die Befugniß der Kriegsschiffe zum Einlaufen in die Häfen des anderen Theils festgesetzt ist, in Verbindung damit den Passus enthalten, daß sich die Schiffe während ihres Aufenthalts daselbst den Gesetzen und Verordnungen des fremden Staats zu unterwerfen haben.[3])

---

[1]) S. auch Calvo, I. § 543.

[2]) Oesterr. Regl. III. Nr. 1005; Q. R. § 416. De Cussy, I. S. 146: „De même que les bâtiments de la marine commerciale; les bâtiments de guerre doivent dans les ports étrangers et sur les rades où ils mouillent, se conformer aux réglements locaux en tout ce qui concerne la police maritime.“

[3]) Z. B. im Art. 2 des Vertrages zwischen dem norddeutschen Bund und Mexiko vom 28. August 1869. — In den österreichischen Vorschriften über den Zulaß und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen Küsten heißt es: „Die fremden Kriegsschiffe sind gleich den k. k. Kriegsschiffen gehalten, den in österreichischen Häfen bestehenden Hafen-, Sanitäts- und Finanzgesetzen Rechnung zu tragen (§ 4).

VI. Die Exterritorialität der Kriegsschiffe ist indeß nicht einmüthig anerkannt worden. Einzelne Publicisten haben dieselben den Kauffahrteischiffen vollständig gleichgestellt, namentlich Lampredi,[1]) welcher erklärt, daß in nationalen Gewässern kein Anderer als deren Souverän eine Autorität auszuüben habe, soweit es sich um öffentliche Jurisdiction handele. Diese Auffassung wird implicite auch von Azuni[2]) und Pinheiro-Ferreira[3]) vertreten; ersterer kommt, indem er nur die Autorität der militärischen Commandogewalt anerkennt, im Uebrigen aber ein in fremden Hoheitsgewässern befindliches Kriegsschiff nicht anders angesehen wissen will, wie eine Armee in fremdem Lande, zu dem Resultat: „che escluso il comando militare, il quale reste intatto per la qualità e natura della nave di guerra, s'intenderà per ogni altro riguardo sottoposta la stessa nave, e l'equipaggio alla giurisdizione del Sovrano del porto."

Diesem Standpunkt, welcher mit der bis in die neueste Zeit festgehaltenen Staatenpraxis ebenso im Widerspruch steht, wie mit dem Wesen der Sache, ist neuerdings in England großes Gewicht beigemessen worden. Es handelte sich um das Asylrecht von Sklaven, welche sich an Bord britischer Kriegsschiffe, während letztere in Häfen von Sklavenstaaten lagen, geflüchtet hatten,[4]) eine Frage, die ja mit dem Grundsatz von der Exterritorialität der Kriegsschiffe in engem Zusammenhang steht. Zu ihrer Erörterung wurde durch Königliche Ordre vom 14. Februar 1876 eine Commission eingesetzt, Royal commission on fugitive slaves, in deren Berichten, von welchen namentlich das sehr eingehende Promemoria des Lord Oberrichters Sir Alexander Cockburn vom 2. Mai 1876 hervorzuheben ist,[5]) die Lehre von der Exterritorialität der Kriegsschiffe angegriffen und bekämpft wird.

Unseres Dafürhaltens sind diese Versuche, das Princip von der Exterritorialität der Kriegsschiffe zu erschüttern, völlig gescheitert.

Um das Gewicht der Anschauungen des Lord Oberrichters würdigen zu können, mag folgender Passus aus seinem Exposé dienen: „Probably, if a local subject, having committed an offence against the local

[1]) I. S. 111 ff.
[2]) I. S. 96 ff.
[3]) S. unter VII. 4.
[4]) S. unter VII. 4.
[5]) Nr. III. des Berichts S. XXVIII. bis LVI. — S. auch die Erörterungen von Rothery Nr. V. des Berichts S. LXII. bis LXXXV.

laws, were to find his way on to a British ship of war, the commander would at once give him up to the local authorities. Even if one of his own crew had committed an offence on shore he would probably do the same.“ Wir meinen, daß kein Seeoffizier der Welt, namentlich auch kein Commandant eines Schiffs der Königlich großbritannischen Marine, so handeln würde. Für deutsche Commandanten ist in Bezug auf diesen Punkt lediglich maßgebend § 9 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich, welcher besagt: „Ein Deutscher darf einer ausländischen Regierung zur Verfolgung oder Bestrafung nicht überliefert werden.“

Angesichts der Versuche, den unseres Dafürhaltens allein rationellen Standpunkt zu verschieben, erscheint es angezeigt, die Auslassungen namhafter neuerer Publicisten an dieser Stelle wiederzugeben.

Von Engländern hebt Harcourt (Historicus) zu den gegen die absolute Exemtion der Kriegsschiffe von fremder Jurisdiction aufgekommenen Zweifeln in einem Briefe an die Times vom 4. November 1875 hervor: „I had certainly supposed that in the whole range of public law there was no position more firmly established by authority, more universally admitted by Governments, or one which had been more completely accepted in the intercourse of States, as unquestioned and unquestionable. — That a public ship of war is just as much exempt from the operation of foreign law, within the ports of another State by whom it is received, as it is on the high seas, is, I believe, a thing which no Statesman now questions and no jurist doubts. The precedents, the practice, the authorities, the reasoning, are all one way.“

Phillimore[1]) erklärt mit Bezug auf Kriegsschiffe: „Long usage and universal custom entitle every such ship to be considered as a part of the State to which she belongs, and to be exempt from any other jurisdiction; whether this privilege be founded upon strict International Right, or upon an original concession of Comity, with respect to the State in its aggregate capacity, which, by inveterate practice, has assumed the position of a Right, is a consideration of not much practical importance. But it is of some importance, for, if the better opinion be, as it would seem to be, that the privilege in question was origi-

---

[1]) I. §§ 344, 346.

nally a concession of Comity, it may, on due notice being given, be revoked by a State, so ill advised as to adopt such a course, which could not happen if it were a matter of Natural Right. But, unquestionably, in the case of the Foreign Ship of War, as of the Foreign Sovereign and Ambassador, every State which has not formally notified its departure from this usage of the civilized world, is under a tacit convention to accord this privilege to the Foreign Ship of War lying in its harbours." — — „The privilege is extended, by the reason of the thing, to boats tenders, and all appartenances of a ship of war."

Twiß[1]) hebt im Anschluß an die Erörterung der Befugniß der Schiffe, die Häfen befreundeter Nationen anzulaufen, hervor: „This licence in the case of a public ship is by practice construed to carry with it a total exemtion from the law of the territory. A public vessel of war represents the Sovereign Power of the Nation, under whose commission and flag it sails. If it leaves the High Seas, the common highway of Nations, and enters within the maritime territory of a Friendly State, it is entitled to the same privileges which would be extended to the person of the Sovereign. A ship of war has been termed an extension of the territory of the Nation to which it belongs, not only when it is on the wide ocean, but when it is in a foreign port. In this respect a ship of war resembles an army marching by consent through a neutral territory. Neither ships of war nor army so licensed fall under the jurisdiction of a Foreign State."

Von deutschen Publicisten erklärt Heffter:[2]) „Jedes fremde Schiff, welches in Häfen oder andere eigenthümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schifffahrtspolizei, den Schiffsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen. Eine Ausnahme machen — in beiderlei letzter Hinsicht: — — die Kriegsschiffe fremder Nationen, sofern man ihnen überhaupt eine Annäherung gestatten will." — —

Nizze,[3]) unter Bezugnahme auf Heffter, erachtet gleichfalls Kriegsschiffe in fremden Territorialgewässern für eximirt von der Rechtsordnung des fremden Staats; ebenso Bischof[4]) und v. Kaltenborn;[5]) ferner Bluntschli:[6]) „Ausnahmsweise gelten als exterritorial und von der einheimischen Staatsgewalt befreit fremde Kriegsschiffe, insofern sie mit Erlaubniß des Staates

[1]) I. § 158. — [2]) § 79. — [3]) § 23. — [4]) § 20. — [5]) II. § 215. — [6]) § 321.

in dessen Eigengewässer eingelaufen sind." Bluntschli charakterisirt sodann diese Exterritorialität als ein Zugeständniß, welches die Seestaaten einander wechselseitig und der Völkersitte gemäß gewähren, begründet nicht bloß in der gegenseitigen Freundlichkeit, sondern vielmehr in der Schwierigkeit und Gefahr, die örtliche Polizei- und Staatsgewalt gegenüber der wohlbewaffneten fremden Schiffsmacht thatsächlich geltend zu machen. Die Befreiung, führt er weiter aus, bezieht sich aber nur auf die Ordnung im Schiff und findet wieder ihre natürliche Grenze, wenn etwa von dem Schiff aus rechts- und ordnungswidrige Handlungen gegen die übrigen Schiffe oder die einheimische Bevölkerung verübt würden. In diesem Falle sei die Ortsbehörde vollkommen berechtigt, die zum Schutz des Hafens nöthigen Maßregeln zu ergreifen, nöthigenfalls auch das fremde Kriegsschiff aus dem Hafen wegzuweisen.

König:[1]) „Da den Kriegsschiffen die Exterritorialität zusteht, so sind sie selbstverständlich von zollamtlicher Behandlung frei, auch dürfen die Polizei- und Justizbehörden des Orts Untersuchungen an Bord nicht ohne Genehmigung des Commandanten vornehmen."

Neumann:[2]) „Im fremden Seegebiete unterstehen Handelsschiffe (nicht die exterritorialen Kriegsschiffe) den Gesetzen des fremden Staates."

Berner[3]) schließt sich lediglich Ortolan (s. unten) an; an einer anderen Stelle aber charakterisirt er das Verhältniß wie folgt: „Ist irgend eine Exterritorialität in der Natur der Sache gegründet, so ist es die der fremden Truppen. Das Heer eines Staats ist nicht bloß der Repräsentant, es ist der wirkliche Träger der auswärtigen Souveränetät des Staats, dessen nach außen gewendete Macht. Diese einer fremden Souveränetät unterwerfen, hieße den größten Widerspruch begehen. Wo ein Staat seine Fahne aufpflanzt und seine Kriegsmacht sammelt, da hat er über diese nothwendig selbst alle aus der Souveränetät fließenden Rechte und vor allen die Gerichtsbarkeit. Die Krieger also stehen nicht bloß im feindlichen, sondern auch im befreundeten fremden Gebiete — — unter den Strafgesetzen ihres eigenen Staats und sind der Herrschaft der Ortsgesetze und Ortsgerichte entzogen. Es liegt auf der Hand, daß Theile einer fremden Kriegsflotte, also Schiffe, nicht anders gestellt sein können."

Attlmayr:[4]) An Bord eines Kriegsschiffs ausgeführte Vergehen

---

[1]) § 63. — [2]) § 23. — [3]) §§ 39 und 53. — [4]) I. S. 33.

und Verbrechen, von welcher Art selbe seien, von wem immer sie begangen werden mögen, verfallen der Jurisdiction des Staats, welchem das Kriegsschiff angehört. Nur wenn Thäter und Beschädigter Unterthanen des Staats sind, in dessen Territorialgewässern das Kriegsschiff geankert ist, wird der Schiffscommandant selbe der Localbehörde überlassen, da es unter gewöhnlichen Verhältnissen und zwischen civilisirten Staaten einestheils dem Repräsentanten der executiven Gewalt eines befreundeten Staats nicht wohl anstünde, den Uebelthäter der Strafjustiz seines Landes zu entziehen, anderseits aber auch in Niemandes Interesse liegen kann, mit fremden Verbrechern sich selbst zu behelligen. Aus dem Grundsatz der Exterritorialität ergiebt sich ferner, daß keinerlei Behörde des Orts, wo das Kriegsschiff sich befindet, ein Recht hat, an Bord desselben irgend einen Act der Jurisdiction vorzunehmen. Selbst dann, wenn Angehörige des Kriegsschiffs — sei es des Stabes oder der Mannschaft, oder Passagiere — sich am Lande einer gesetzwidrigen Handlung schuldig machen, sich aber der Arrestation am Lande entziehen und an Bord oder in ein Boot, welches zum Kriegsschiff gehört, flüchten (denn von den Booten gilt dasselbe wie von dem Kriegsschiffe selbst), bleibt den Localbehörden nichts weiter übrig, als — wenn statthaft — deren Auslieferung oder doch deren Bestrafung zu verlangen.

Die Praxis der deutschen Gerichte ist über die volle Exterritorialität der Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern nie zweifelhaft gewesen.[1])

Sehr scharf vertritt Ortolan[2]) den Standpunkt der vollen Exterritorialität der Kriegsschiffe; die in Betracht kommenden Gesichtspunkte hat er dahin präcisirt: „Ces bâtiments doivent participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la puissance qui les arme — — ces bâtiments, personnifiés, sont une portion de ce gouvernement et doivent être indépendants et respectés à son égal. Ainsi quel que soit le lieu où ils se trouvent, qui que ce soit au monde, étranger au gouvernement auquel ils appartiennent, n'a le droit de s'immiscer en rien dans ce qui se passe à leur bord, et encore moins d'y pénétrer par la force. On exprime généralement cette règle par une métaphore passée en coutume, et tellement accréditée, tellement traditionnelle, que,

---

[1]) S. u. a. in Goltdammers Archiv Bd. III. S. 651.
[2]) I. S. 178 ff.

dans la plupart des esprits, elle est devenue comme une raison justificative de la proposition dont elle n'est véritablement qu'une expression figurée. On dit que tout bâtiment de guerre est une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient: d'où la conséquence que même lorsqu'il est dans un port étranger, les officiers, l'équipage et toute personne quelconque qui se trouve à son bord, est censée être et que tout fait passé à bord est censé passé sur ce territoire. C'est par une continuation, par une expression résumée de la même figure, qu'on appelle ce privilége le privilége ou le droit d'exterritorialité."

Im Weiteren widerlegt Ortolan in überzeugender Weise, nicht durch theoretische Fictionen, sondern fußend auf der allgemeinen internationalen Rechtsanschauung und den praktischen Wechselbeziehungen der Staaten zu einander, die von Pinheiro-Ferreira und anderen vertretene Anschauung und schließt seine Betrachtungen mit der Ausführung:[1] „Maintenant, faudra-t-il blâmer l'expression qu'on y donne quand on dit que le navire de guerre doit être considéré partout comme une continuation du territoire national, ou même, plus énergiquement, que le navire de guerre est une partie du territoire? Cette phrase ne signifie autre chose, si ce n'est qu'il faut se comporter partout, pour les faits qui se passent et pour les personnes qui se trouvent à bord des navires de guerre, comme si ces faits s'étaient passés ou comme si ces personnes se trouvaient sur le territoire de la nation à laquelle appartiennent ces navires. Puisque cela est vrai et juste; puisque le navire de guerre, d'après le droit international positif, d'accord avec la raison, et un espace qui, quoique mobile, est soumis partout, de même que le territoire, à la souveraineté de son pays, est à cette seule souveraineté, pourquoi repousser une expression figurée qui n'énonce rien autre chose que cette assimilation? Elle l'énonce d'une manière plus vive, plus brève, plus pittoresque: tant mieux; les paroles les plus brèves sont les meilleures. Elle l'énonce de manière à la faire comprendre par tous, hommes du peuple ou hommes de science, matelots ou officiers; tant mieux, car se faire comprendre de chacun est un immense avantage. Enfin, elle attache au navire l'idée même du sol de la

[1] I. S. 192, 193. — S. auch daselbst S. 266 ff.

patrie; elle confond, elle identifie l'un avec l'autre; elle enracine au coeur du marin le sentiment instinctif que le navire c'est le pays. Si cette locution n'était pas en usage, si elle n'était pas devenue vulgaire, chez toutes les nations, il faudrait l'inventer!"

Auch Cauchy [1]) vertritt denselben Standpunkt, indem er erklärt: „Il n'est besoin d'aucune fiction pour justifier, à bord des bâtiments de l'État, l'exercise de la jurisdiction du souverain, qui les commande par l'entremise de ses délégués. Une escadre militaire c'est un corps d'armée, c'est-à-dire la représentation directe et vivante de la souveraineté pour ce qui concerne la guerre. Ce caractère la suit en tous lieux: partout où stationne un bâtiment de guerre, le souverain est présent par ses délégués. Il y a là quelque chose qui ressemble à l'inviolabilité des ambassadeurs, dont le principe ne dérive pas assurément de la jurisdiction territoriale, mais d'un pacte sacré, tacitement conclu entre tous les peuples civilisés du monde."

Foelix [2]) erklärt: „Les crimes ou délits commis sur des vaisseaux naviguant en pleine mer et sur les vaisseaux de l'État se trouvant dans un port étranger, ou par les équipages de ces vaisseaux, tombent sous la compétence des tribunaux de la même nation et sont jugés selon ses lois."

Ferner Schiattarella: [3]) „L'esenzione assoluta dalla giurisdizione locale non appartiene di pieno diritto che alle sole navi di guerra, le quali, facendo parte della forza pubblica, sono in certo modo considerate come rappresentanti lo Stato di cui portano la bandiera. — — Io credo che il fondamento dell' esenzione stia nel rispetto che gli Stati sovrani si debbono vicendevolmente alla loro indipendenza: pretendere di sottoporre le navi da guerra d'uno Stato alle leggi, ed alle autorità d'un paese nelle acque del quale possano entrare, sarebbe un voler sottoporre una Potenza ad un' altra; il che vuol dire rendere impossibili fra gli Stati le relazione marittime per mezzo delle rispettive navi da guerra." Schiattarella führt sodann

---

1) II. S. 157. — 2) § 544.
3) Del Territorio, S. 22 ff., auch S. 35.

aus, wie die Unverletzlichkeit der Kriegsschiffe aufhöre, sobald, auch von Bord derselben aus, seitens der Besatzung gegen andere Schiffe oder Bewohner des Hafenplatzes Friedensstörungen begangen werden, erkennt aber auch (mit Bluntschli) für diesen Fall der Localbehörde nur die Befugniß zu, die nöthigen Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen und das fremde Kriegsschiff zum Verlassen des Hafens zu veranlassen.

Von Amerikanern constatirt Wheaton:[1]) „3. Une armée ou une flotte appartenant à une puissance étrangère et traversant ou stationnant dans les limites du territoire d'un autre État, en amitié avec cette puissance, sont égalements exemptes de la jurisdiction civile et criminelle du pays. Il s'ensuit que les personnes et les choses qui dans ces trois cas, se trouvent dans les limites du territoire d'un État étranger, restent soumises à la jurisdiction de l'État auquel elles appartiennent, comme si elles étaient encore sur son territoire. S'il n'y a pas de prohibition expresse, les ports d'un État sont regardés comme étant ouverts aux navires de guerre d'une autre nation avec laquelle cet État est en paix et amitié. Ces navires entrés dans les ports étrangers, soit en vertu de l'absence d'une prohibition, soit en vertu d'une autorisation expresse, stipulée par traité, sont exempts de la jurisdiction des tribunaux et des autorités du lieu."

Ebenso Kent:[2]) „— — the vessels of a nation are, in many respects, considered as portions of its territory, and persons on board are protected and governed by the law of the country to which the vessel belongs. They may be punished for offences against the municipal laws of the state, committed on board of its public and private vessels at sea, and on board of its public vessels in foreign ports."

Calvo[3]) unterscheidet gleichfalls streng zwischen Handels- und Kriegsschiffen und sieht die letzteren nicht bloß auf hoher See, sondern auch in fremden Häfen als einen Theil ihres nationalen Territoriums an; der Commandant mit der Schiffsbesatzung repräsentire die bewaffnete Macht seines Landes und genieße daher dessen Unabhängigkeit; jedes Kriegsschiff mit seiner Besatzung habe demgemäß Anspruch auf alle mit der Exterri-

---

[1]) El. I. S. 119; Nr. 1 handelt von fremden Souveränen, Nr. 2 von Gesandten.

[2]) I. S. 27. — [3]) I. §§ 371, 538–545.

torialität verknüpften Prärogativen und Immunitäten; keine fremde Autorität dürfe sich in das einmischen, was an Bord passire, und weiter führt er aus: „Dès que le bâtiment arrive dans lex eaux juridictionelles d'un État étranger, tels que ports, hâvres, rades, mer littorale ou territoriale, il se trouve en présence de deux souverainetés, de deux puissances distinctes, et l'on peut se demander si pendant son séjour il y sera régi par la juridiction des eaux où il est mouillé, ou par celle de son propre pays. Les raisons qui font partout assujettir le navire marchand à la jurisdiction territoriale sont sans application possible au navire de guerre, dont le caractère, l'organisation et l'emploi diffèrent essentiellement; aussi, en quelque endroit qu'il se trouve, demeure-t-il régi exclusivement par la souveraineté et par les lois du gouvernement auquel il appartient; l'État dans les eaux duquel il se trouve accidentellement n'a avec lui que des relations internationales déléguées aux autorités compétentes dans les conditions indispensables pour la sauvegarde des droits internes de chaque État."

VII. Erkennt man das Recht der Exterritorialität der Kriegsschiffe im Princip an, so werden im Besonderen folgende Grundsätze festzuhalten sein:

1) An Bord eines Kriegsschiffs darf keine fremde Behörde irgend einen Act der Polizei- oder Justizgewalt ausüben. [1]

2) Alle strafbaren Handlungen, welche an Bord von den eingeschifften Personen begangen werden, fallen unter die Jurisdiction und die Gesetze des Landes, dessen Flagge das Schiff führt. Auch wenn der Thäter nicht zur Schiffsbesatzung gehört, selbst wenn er ein Angehöriger des Staats ist, in dessen Seegebiet sich das Schiff aufhält, welcher sich nur vorübergehend an Bord befindet, ist er jener Gerichtsbarkeit und jenen Gesetzen unterworfen; [2] es bleibt aber in solchen Fällen dem Befehlshaber des Kriegsschiffs unbenommen, ihn der fremden Justiz- oder

---

[1]) Oesterr. Reglem. III. Nr. 1007: „Ueberhaupt darf nicht geduldet werden, daß fremde Organe irgend eine Handlung an Bord vornehmen, die als Ausfluß von Hoheitsrechten anzusehen wären. Jeder hierbei fremderseits angewendeten Gewalt ist der äußerste Widerstand entgegen zu setzen."

[2]) Hier tritt der Character der vollen Exterritorialität der Kriegsschiffe der beschränkten Exterritorialität der Wohnung eines Gesandten gegenüber besonders

Polizeibehörde zur Strafverfolgung zu überweisen; Ausschlag gebend sind hierbei allein Opportunitätsrücksichten. Befindet sich z. B. ein deutsches Kriegsschiff in einem portugiesischen Hafen, und es begeht ein portugiesischer Bumbootsmann an Bord einen Diebstahl, so wird es unzweifelhaft angemessen sein und der internationalen Connivenz am meisten entsprechen, den Mann der portugiesischen Behörde zur Bestrafung zu überantworten, nicht aber, ihn an Bord zu behalten und bei sich darbietender Gelegenheit einer deutschen Criminalbehörde zu überweisen.

3) Von besonderer Wichtigkeit ist die Frage über die Exemtion derjenigen zur Besatzung eines in einem fremden Hafen sich befindenden Kriegsschiffs gehörigen Personen, welche sich während des Aufenthalts am Lande gegen die Gesetze des Landes vergehen. Ortolan ist der Meinung, daß die Localbehörden die Befugniß haben, solche Leute zu verhaften und den Gerichten des Landes zu überliefern, jedoch nur, wenn sie noch ergriffen werden können, bevor es ihnen etwa gelungen ist, an Bord oder in die Boote ihres eigenen Schiffs zu gelangen.[1])

Seiner Zeit erregte folgender Fall Aufsehen: Als im Jahre 1862 die britische Fregatte „La Forte" im Hafen von Rio Janeiro lag, waren drei Personen von deren Besatzung, der Prediger, ein Lieutenant und ein

---

scharf hervor. Diese Wohnung ist Inland, und ein in derselben begangenes Verbrechen gilt als im Inland verübt und unterliegt der inländischen Jurisdiction, selbst wenn der Thäter ein Ausländer ist, falls er nicht etwa, wie der Gesandte und dessen Personal, persönlich eximirt ist. — S. auch das unter V. erwähnte Erkenntniß des Reichsgerichts und Schiattarella, Del Territorio S. 35.

[1]) I. S. 268 ff. — In den vom französischen Marineminister erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 25. Juni 1858 zu dem Code de justice militaire pour l'armée de mer heißt es: „Sur les rades étrangères, les relations de M. M. les commandants et des autorités du pays sont généralement fort délicates: aussi y a-t-il un sérieux avantage à s'entendre au préalable avec les consuls de France chaque fois qu'un de nos marins a été arrêté par les autorités locales, ou chaque fois qu'un étranger s'est rendu coupable d'un crime ou d'un délit de la compétence de nos conseils de guerre. En pareil cas, on ne saurait agir avec trop de prudence, et s'il arrivait que les autorités du pays refusassent de déférer aux réquisitions qui leur seraient adressées, il faudrait se borner à m'en rendre compte, sans jamais recourir à la force ou à la violence. Toutefois, si certains de nos marins étaient poursuivis devant les tribunaux du pays, M. M. les commandants, d'accord avec les consuls, devraient faire toutes les démarches nécessaires pour que les prévenus fussent traités avec humanité, défendus et jugés impartialement, et conformément aux traités existant entre ces pays et la France."

Midshipman, die sich in Civilkleidern an Land begeben hatten, mit einer brasilianischen Schildwache in einen Conflict gerathen und durch eine Polizeipatrouille verhaftet worden. Die englische Regierung erachtete dieses Verfahren als eine Verletzung ihrer Souveränetätsrechte. Der in der Folge entstandene Conflict zwischen den beiden betheiligten Regierungen wurde durch einen Schiedsspruch des Königs von Belgien erledigt, welcher dahin ging: daß in der Art und Weise, wie die brasilianischen Gesetze auf die englischen Offiziere angewendet worden seien, weder eine absichtliche Beleidigung, noch eine Beleidigung gegen die britische Marine liege. Die Gründe für diese Entscheidung sind:

a. Es sei nicht erwiesen, daß die brasilianischen Beamten den Conflict provocirt haben;

b. die Offiziere seien in Civil gewesen und konnten daher nicht ohne Weiteres beanspruchen, in einem Hafenort, wo so viel Fremdenverkehr ist, als Angehörige der britischen Marine anerkannt zu werden;

c. sie hätten deshalb keine andere Behandlung wie andere Arrestanten zu beanspruchen gehabt;

d. sie seien, nachdem sich ihre Qualität erwiesen, freigelassen worden, und zwar so bald als thunlich, wodurch sie jedenfalls unangenehmen Consequenzen aus dem Wege gegangen wären.

Der Kernpunkt der Frage wird durch den Spruch nicht direct berührt. Die Lösung derselben erscheint indeß nicht schwierig. Man muß vor Allem unterscheiden, ob in einem solchen Falle die Beschuldigten dienstlich an Land sind oder nicht.[1])

a. Personen von der Besatzung, welche sich in dienstlicher Function am Lande befinden.

Dieselben bleiben für die Dauer ihres dienstlichen Aufenthalts am Lande — wenn ein solcher nicht etwa von der fremden Staatsgewalt überhaupt untersagt worden war — lediglich der Jurisdiction und den

---

[1]) Diese Unterscheidung ist vielfach nicht gemacht worden, so bei König (§ 63), der generell erklärt, daß am Lande die Mannschaften der Kriegsschiffe den dortigen Gesetzen unterworfen sind; auch Phillimore (I. § 346) mit dem Zusatz: „the commanders of vessels are entitled to be apprised of the circumstances attending and causes justifying the arrest of any one of their crew, and to secure to them, through the agency of diplomatic or consular ministers, the administration of justice."

Gesetzen des Staats unterworfen, welchem das Kriegsschiff angehört. Denn die ihnen, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend, ertheilte Bewilligung zum Aufenthalt in dienstlicher Function am Lande gilt nach allgemeiner völkerrechtlicher Regel als gegeben unter dem Verzicht auf die Ausübung einer Jurisdictions- oder Polizeigewalt. Foelix[1]) präcisirt diesen Standpunkt dahin: „Le militaire sous les drapeaux ou en activité de service, qui se trouve dans un pays étranger, est considéré comme étant dans sa patrie; par suite, même lorsqu'il est dans un pays ami ou neutre, les crimes ou délits dont il s'est rendu coupable seront punis comme s'il les avait commis dans sa patrie.“ Es gilt dieser Grundsatz für einzelne Individuen ebensowohl wie für ganze Abtheilungen. Die Voraussetzung der Exemtion ist aber, daß solche Personen oder Abtheilungen sich nach Maßgabe der zugestandenen Bewilligung verhalten, also namentlich nicht etwa solche Theile des fremden Staatsgebiets betreten, die ihnen ausdrücklich untersagt worden sind; ferner hört die Exemtion auf für Individuen, welche von ihrer Abtheilung abgekommen sind. Als abgekommen in diesem Sinne sind aber nur solche zu betrachten, die der thatsächlichen Autorität ihrer Vorgesetzten entzogen sind. Im Uebrigen kann die Regel nur kraft des Rechts der Selbsthülfe eine Ausnahme erleiden, wie dies ja auch hinsichtlich des Grundsatzes von der Exemtion der Kriegsschiffe selbst der Fall ist.

b. Personen von der Besatzung, welche sich nicht in dienstlicher Function am Lande befinden.

Die fremde Staatsgewalt ist berechtigt, über solche Personen eine Jurisdictions- und Polizeigewalt in vollem Umfange auszuüben, gerade wie über andere Ausländer. Die Praxis, beruhend theils auf Opportunitätsrücksichten, theils auf Connivenz, stellt sich aber so, daß in den meisten Fällen von jener an und für sich völlig unbestreitbaren Befugniß kein Gebrauch gemacht wird; vielmehr pflegen solche Personen, wenn sie sich eine strafbare Handlung gegen die Gesetze des fremden Landes haben zu Schulden kommen lassen, nur vorläufig festgenommen und, unter Mittheilung des Thatbestandes, dem Commandanten ihres Schiffs zur Strafverfolgung übergeben zu werden,[2]) und es wird in solchen Fällen die Pflicht des letzteren sein, soweit die Gesetze seines Landes es zulassen, die

---

[1]) § 547.

[2]) Schiattarella, Del Territorio S. 24 und 35.

Strafverfolgung in die Wege zu leiten, von dem Ausgang derselben aber der fremden Behörde Kenntniß zu geben. Als Regel aber muß immer festgehalten werden, daß es der fremden Staatsgewalt völlig unbenommen ist, selbst die Strafverfolgung in die Hand zu nehmen, wenn sie nicht etwa durch ausdrücklichen oder durch concludente Handlungen an den Tag gelegten Verzicht sich dieses Rechts begeben hat. Hat ein solcher Verzicht nicht stattgefunden, so würde die fremde Staatsgewalt auch befugt sein, ein solches Individuum, welches sich einer strafbaren Handlung gegen die Gesetze des Landes schuldig gemacht hat und welchem es gelungen ist, an Bord seines Schiffs zu entkommen, wenn es wieder ohne dienstliche Function an Land betroffen wird, festnehmen und von dem zuständigen Gericht des Landes aburtheilen zu lassen.[1])

Eine Verfolgung entweichender Verbrecher bis in die Boote oder gar bis an Bord ihres Schiffs ist unter allen Umständen unstatthaft, weil dies eine Verletzung der unantastbaren fremden Kriegsflagge einschließen würde.

VIII. Die Frage, ob ein Asylrecht an Bord von Kriegsschiffen, die sich in fremden Hoheitsgewässern befinden, anzuerkennen, ist controvers. Calvo bejaht sie unbedingt.[2]) Bar[3]) neigt gleichfalls zur Bejahung, da für das Kriegsschiff eine reale Exterritorialität anzunehmen sei im Gegensatz zu der personellen Exterritorialität eines Gesandten, die nicht so weit gehe, daß auch das Gesandtschaftshotel als fremdes Territorium angesehen wird, so daß Delicte, welche hier von nicht eximirten Personen begangen werden, nach den Gesetzen des Landes zu beurtheilen sind, in welchem das Gesandtschaftshotel wirklich liegt. Den entgegengesetzten Standpunkt vertritt u. A. Pinheiro Ferreira,[4]) indem er sich mit der ganzen Lehre von der Exterritorialität der Kriegsschiffe dahin abfindet:

---

[1]) Bei Gelegenheit eines Conflicts, der im Jahre 1878 in Santos zwischen Mannschaften der deutschen Corvette „Vineta" und Brasilianern stattgefunden hatte, bei welchem ein brasilianischer Polizist das Leben einbüßte, wurden zwei deutsche Matrosen sofort verhaftet und in der Folge in Santos vor das Schwurgericht gestellt; beide wurden übrigens freigesprochen. Ebenso wurde im Jahre 1880 in Plymouth aus Veranlassung einer Schlägerei ein Matrose von der deutschen Corvette „Hertha" durch die englische Polizei verhaftet, zur Untersuchung gezogen, vor Gericht gestellt und — freigesprochen. Die deutsche Regierung hatte in beiden Fällen im Laufe des Verfahrens keinen Anlaß genommen, gegen die Zuständigkeit des ausländischen Gerichts Einspruch zu erheben.

[2]) I. § 263. — [3]) § 154 und Anmerk. 7 zu § 115.

[4]) Cours de droit public II. 18. § 56.

„Après avoir assimilé l'hôtel de l'envoyé au territoire de son pays, ils (les publicistes) ont cru, et avec plus de raison, il faut l'avouer, que les vaisseaux de guerre devaient aussi être considerés comme des portions détachées du territoire auquel ils appartiennent, et que, par conséquent, lorsqu'ils sont mouillés dans un port étranger, les malfaiteurs du pays doivent trouver à leur bord un asile aussi inviolable que dans l'hôtel de l'ambassadeur ou dans le pays même auquel ces vaisseaux appartiennent. Cette application de leur chimérique fiction aux vaisseaux de guerre est encore plus dénuée de raison que lorsqu'il s'agit de l'hôtel et des équipages de l'ambassadeur."

Unseres Dafürhaltens muß das Asylrecht anerkannt werden; denn wenn die vollkommene Exterritorialität eines Kriegsschiffs, wo sich dasselbe auch immer befindet, zu Recht besteht, so liegt der Fall, wenn sich ein Verbrecher an Bord eines solchen geflüchtet hat, nicht anders, als ob er sich in fremdes Landgebiet geflüchtet hätte, in welches hinein eine Verfolgung seitens der ausländischen Behörde unzweifelhaft völkerrechtswidrig sein würde. Es kann sich mithin in derartigen Fällen nur darum handeln, ob nach den bestehenden Verträgen ein Anspruch auf Auslieferung geltend gemacht werden kann; ist das der Fall, so wird lediglich nach Maßgabe des betreffenden Vertrages zu verfahren sein.[1])

Festzuhalten ist aber, daß die Gewährung des Asyls, soweit kein Auslieferungsvertrag besteht oder soweit es sich nicht um Unterthanen des Staats handelt, dessen Flagge das Kriegsschiff führt, lediglich von dem Ermessen des Commandanten beziehungsweise von dessen Instruction abhängig ist, und daß es keinem verständigen Commandanten einfallen wird, gemeine Verbrecher fremder Nationalität unter den Schutz seiner Flagge zu nehmen.[2])

Außer der Frage über das Asylrecht von Verbrechern hat auch diejenige über das Asylrecht von Sklaven mehrfach zu Erörterungen Anlaß gegeben; am lebhaftesten traten die auseinandergehenden Anschauungen hervor, als seit dem Jahre 1870 die britische Praxis, abweichend von den bis dahin vertretenen Grundsätzen, in mehreren Fällen ein solches Recht für Sklaven, die sich an Bord eines britischen Kriegsschiffs ge-

---

[1]) Die abweichende Auffassung Neuerer ist oben (VI) dargelegt und gewürdigt worden.

[2]) S. auch Ortolan, I. S. 191; ferner Q. R. § 422.

flüchtet hatten, während letzteres sich in den Hoheitsgewässern eines Landes aufhielt, in welchem der Zustand der Sklaverei zu Recht besteht, ablehnen zu sollen glaubte.

Noch im Jahre 1856 hatte Lord Clarendon in einer Note vom 19. Juni an den britischen Gesandten in Rio de Janeiro erklärt: „it should be borne in mind that if a slave were to take refuge on board a British ship of war, it will still, as heretofore, be the duty of the captain to refuse to surrender such slave.“ Seit 1870 begann eine abweichende Anschauung sich Bahn zu brechen. In einem Schreiben vom 6. Januar jenes Jahres an die Admiralität mißbilligt das Auswärtige Amt, daß die Commandanten britischer Kriegsschiffe die Territorialgewässer von Madagaskar unter Mitnahme von Sklaven, welche dort eine Zuflucht an Bord gesucht hatten, verlassen hatten; die Begründung der Erinnerung kommt darauf hinaus, daß die Bewohner von Madagaskar ihres legalen Eigenthums nicht beraubt werden dürften. Es muß hierbei bemerkt werden, daß Art. IX. des Vertrages von 1865 zwischen Großbritannien und Madagaskar bestimmt: „No subject of the Queen of Madagascar shall be permitted to embark on any British ship, except such as shall have received a passport from the Malagasy authorities.“ Hiernach hätten die Sklaven allerdings nicht an Bord zugelassen werden sollen; waren sie aber einmal an Bord gelangt, so änderte sich damit das Statusverhältniß, da nach britischem Recht Sklaven, sobald sie britisches Territorium betreten, frei werden, und die britischen Commandanten hatten sicherlich im Geiste des internationalen Statusrechts sehr richtig gehandelt, wenn sie freie Menschen nicht wiederum gegen ihren Willen dem Zustand der Sklaverei überlieferten. Dennoch haben die Leiter der englischen Politik auch noch in der Folge das entgegengesetzte Princip zur Geltung gebracht. In den Art. 147 und 148 der Befehle der ostindischen Station von 1871 wird auf Grund der Entscheidung des auswärtigen Amts den Commandanten die Auslieferung der an Bord ihrer Schiffe geflüchteten Sklaven an die Eigenthümer anbefohlen. Abweichend davon spricht zwar die Regierung von Bombay in einem Erlaß vom 29. November 1871 aus: „The commanders of British men-of-war would not only be authorised in refusing to surrender a slave who has found refuge on board his vessel, but would incur very serious legal responsibility if he in any way attempted to coerce that slave to return to his master;“ aber in einem späteren Erlaß vom 7. Januar 1874 spricht

auch die indische Regierung die Verpflichtung zur Auslieferung auf desfallsiges Ansuchen aus. Schließlich behandelte die Admiralität die Angelegenheit in zwei weitläufigen Circularverfügungen vom 31. Juli und vom 5. December 1875, nach welcher flüchtige Sklaven nur unter ganz besonderen Umständen an Bord britischer Kriegsschiffe zugelassen werden sollen, und in welchen gleichzeitig die Auslieferung auf Ansuchen oder die Ausweisung ohne ein solches nach Maßgabe der Umstände angeordnet wird. Die zur Erörterung der Angelegenheit im Jahre 1876 eingesetzte Königliche Commission legte in ihrem Bericht vom 30. Mai folgende Grundsätze als Directiven für die Instruction der Commandanten von Kriegsschiffen nieder:

I. While on the one hand naval officers should abstain from any active interference with slavery in countries where it is a legal institution, the commander of a ship of war should not be altogether prohibited from exercising his discretion as to retaining a fugitive slave on board his vessel, whether such slave has come on board clandestinely or in any other way.

II. The cases that present themselves to naval officers vary so much in character that it would be inexpedient, even were it possible, to lay down any strict rules for their guidance under all the different circumstances which may occur.

III. Ships of the royal navy should not be made a general asylum for fugitive slaves; and the commander should, therefore, before retaining a slave on board satisfy himself that there is some sufficient reason for so doing. Such reason (where there is no Treaty authorising the release of the slave), consisting not only in the desire of the slave to escape from slavery, but in some circumstance beyond this desire.

IV. In dealing with this question the officer should be guided, before all things, by considerations of humanity. Whenever, in his judgment, humanity requires that the slave should be retained on board, —as in cases where the slave has been, or is in danger of being, cruelly used, — the officer should retain him. In other cases he should do so only where special reasons exist.

V. When it appears that the fugitive has been newly reduced to slavery, or imported in violation of treaty engagements, or entitled to his freedom under the special provisions of a Treaty — as under the Treaty with Zanzibar of 1875, — he should always be retained.

VI. If the delivery of a fugitive slave, whom the officer would otherwise have thought it right to retain, be claimed on the ground that he has committed a criminal offence, that is, an offence for which he would equally have been punishable according to the local law if he had been a free man, the officer ought, before complying with the request, to satisfy himself that the charge is not merely a colourable pretext for procuring the restitution of the slave, and also that the slave, if delivered up, will not be treated with inhumanity.

VII. Where a slave has come on board under such circumstances as to give his master a right to expect that he will not be harboured there against the master's will, as in the case of slaves attending their masters on visits of ceremony, or entering a ship in order to coal her, or with provisions for sale, the slave should not be retained unless his retention should appear to be demanded by strong reasons of humanity.

VIII. In all cases where the officer decides that the fugitive should not be retained, he should consider what course would be most for the interest of the slave himself; whether to put the slave on shore, or allow him to go ashore, or deliver him over to the nearest British Diplomatic or Consular officer, or to the local authorities. But the officer should not compel the slave to leave the ship unless satisfied that such a measure would not lead to any ill-treatment of him on account of his attempt to escape.

IX. Where facilities are available for communicating with any of Your Majesty's Diplomatic or Consular authorities, the officer should in all cases without delay inform such authority of the steps he has taken.

Abweichend empfahl ein Commissionsmitglied folgende Instruction:

I. On the high seas fugitive slaves may be received and set free.

II. In the territorial waters of foreign states where slavery is legal, a fugitive slave is not to be received on board unless the commanding officer is satisfied, in the particular case, that his life is in danger, or that he is in danger of being cruelly used, or that there is reasonable ground for believing that he has been kept in a state of slavery contrary to treaties, or that there is some other special and sufficient reason for receiving him.

III. No slave who has been admitted on board is to be surrendered to those who claim him as a slave or compelled to leave the ship under circumstances which would necessarily involve his return to slavery, unless the commanding officer is satisfied that he has committed some criminal offence on account of which he would have been surrendered or expelled if he had been a free man.

Diese Regeln ad II. und III. entsprechen unseres Dafürhaltens den Grundsätzen des Völkerrechts, soweit das Kriegsschiff einem Staat angehört, in welchem Sklaven mit dem Betreten des Landesterritoriums als Freie angesehen werden.

Die neuere allgemeine Instruction für die britische Marine von 1876, durch welche alle früheren Instructionen über das Verhalten in derartigen Fällen aufgehoben sind, geht dahin:

1) In any case in which you have received a fugitive slave into your ship and taken him under the protection of the British flag, whether within or beyond the territorial waters of any State, you will not admit or entertain any demand made upon you for his surrender on the ground of slavery.

2) It is not intended, nor it is possible, to lay down any precise or general rule as to the cases in which you ought to receive a fugitive slave on board your ship. You are, as to this, to be guided by considerations of humanity, and these considerations must have full effect given to them whether your ship is on the high seas or within the territorial waters of a State in which slavery exists; but in the latter case you ought, at the same time, to avoid conduct which may appear to be in breach of international comity and good faith.

3) If any person, within territorial waters, claims your protection on the ground that he is kept in slavery contrary to Treaties with Great Britain, you should receive him until the truth of his statement is examined into. This examination should be made, if possible, after communication with the nearest British Consular authority, and you should be guided in your subsequent proceedings by the result.

4) A special Report is to be made of every case of a fugitive slave received on board your ship.

IX. Caper, da sie zu den unter der Autorität der obersten Marinebehörde stehenden Seestreitkräften gehören (s. § 34), genießen dieselbe Exemtion wie Kriegsschiffe,[1] selbstredend aber nur in der Voraussetzung, daß sie einen ordnungsmäßigen Caperbrief besitzen und sich nach Maßgabe desselben und der besonderen hinsichtlich ihrer geltenden Regeln des internationalen Kriegsrechts verhalten, indem sie anders je nach den Umständen als Piraten zu behandeln sind. Die neuere Praxis der Neutralen pflegt Capern das Einlaufen in ihre Häfen überhaupt zu versagen (s. daselbst und § 39 IV).

§ 15.

Besondere Befreiungen und Vergünstigungen für einzelne Kategorieen von Schiffen.

I. Gleich den Kriegsschiffen sind usancemäßig solche nicht zur Kriegsmarine gehörigen Schiffe, an Bord deren sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden, wenn sie zu deren Beförderung ausschließlich bestimmt sind, von der fremden Jurisdiction und Polizeigewalt eximirt.[2]

II. Eine Exemtion derjenigen Seeschiffe, welche außerhalb des Ressorts der Kriegsmarine für Staatszwecke verwendet werden,[3] dieselben mögen Staats- oder Privateigenthum sein, kann, insofern das Moment der Repräsentation der Staatshoheit an Bord fehlt, grundsätzlich nicht anerkannt werden. Es werden indeß, theils auf Grund besonderer internationaler Vereinbarungen, theils aus Connivenz, solchen Schiffen in fremden Hoheitsgewässern nicht selten mehr oder weniger umfassende Vergünstigungen, vorzugsweise bezüglich der Hafenabgaben und der Zoll-

---

[1] Lawrence, III. S. 435. — [2] Heffter, § 179; Bluntschli, § 321.
[3] Geffken bemerkt zu § 79: Staatsschiffe seien durchweg Kriegsschiffe!

abfertigung, eingeräumt. Insbesondere gilt dies hinsichtlich der Postdampfer, welche sogar nach conventionellem Recht in einzelnen Fällen den Kriegsschiffen gleichgestellt sind; so in den Postverträgen zwischen Großbritannien und Frankreich vom 3. April 1843, Art. 7; zwischen Großbritannien und Belgien vom 19. October 1844, Art. 7; und neuerdings vom 17. Februar 1876, Art. 6, für die Fahrt zwischen Dover und Ostende[1]); zwischen Frankreich und Italien vom 3. März 1869, Art. 6[2]); zwischen Großbritannien und Dänemark vom 26. Juni 1846, Art. 3.[3])

---

[1]) Der betreffende Artikel setzt fest: „Les paquebots employés pour le transport des correspondances entre Ostende et Douvres seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisante pour le service auquel ils sont destinés. Ce seront des bâtiments appartenant à l'État ou frétés pour le compte d'État. Ces bâtiments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques où ils pourraient accidentellement aborder, comme vaisseaux de guerre, et ils y jouiront des honneurs et priviléges que réclament les intérêts et l'importance du service auquel ils sont affectés.

Ils seront exempts dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtiments frétés pour le compte de l'État, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit des corporations, compagnies particulières ou personnes privées.

Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets, à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.“

Die Bedeutung dieser Exemtion hat jedoch in der englischen Judicatur keine gleichmäßige Beurtheilung erfahren. S. Revue de droit international, Bd. XII., S. 235 ff.

[2]) Derselbe lautet:

„Lorsque les paquebots employés par l'Administration des postes de France ou par l'Administration des postes italiennes pour le transport des correspondances dans la Méditerranée seront des bâtiments nationaux, propriété de l'État, ou des bâtiments frétés ou subventionnés par l'État, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays où ils aborderont régulièrement ou accidentellement, et ils y jouiront des mêmes honneurs et priviléges.

Ces paquebots seront exempts, dans les dits ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des marchandises, auquel cas ils payeront ces droits sur le même pied que les bâtiments nationaux. Ils ne pourront, à aucun titre, être détournés de leur destination ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.“

[3]) Derselbe setzt fest: „When the service is performed by Vessels employed solely for the conveyance of Mails and Passengers and their baggage and effects

Ohne mit den Kriegsschiffen gleichgestellt zu sein, haben die zwischen deutschen Häfen einerseits und Norwegen, Schweden und Dänemark andererseits cursirenden Postdampfer, in Gemäßheit der zwischen dem norddeutschen Bunde einerseits und andererseits den betreffenden skandinavischen Regierungen abgeschlossenen Postverträge beziehungsweise vom 17. Februar 1868, Art. 2, vom 23./24. Februar 1869, Art. 2, und vom 7./9. April 1868, Art. 4, hinsichtlich der Erlegung von Hafenabgaben, der zollamtlichen Abfertigung, der Lootsenverhältnisse, der Anlegeplätze u. s. w. sich in den betreffenden fremden Häfen derselben Vergünstigungen zu erfreuen, welche daselbst den nationalen Postschiffen zustehen. Mit Rußland hatte Preußen im Art. 12 des Vertrages vom $\frac{19. \text{ Juni}}{1. \text{ Juli}}$ 1843, betreffend die Einrichtung einer Postdampfschifffahrt zwischen Stettin (Swinemünde) und St. Petersburg (Kronstadt), für die Postdampfer unter Staatsflagge reciprok völlige Hafengelderfreiheit vereinbart. Auch einzelne Staatsgesetze gewähren, unabhängig von Conventionen, fremden Postschiffen[1]) gewisse Immunitäten.

---

these Vessels shall be considered as Vessels of war, and shall be entitled in Denmark to exemption from those tonnages and other dues which are collected on account of the Danish Government. But when the service is performed by contract, by private persons, who at the same time undertake to convey merchandize, the said privileges and exemptions shall not be claimed."

[1]) So das portugiesische Postgesetz vom 7. Juli 1880, welches im Art. 76 bestimmt: „Die fremden Schiffe, welchen das Patent als Postschiffe ertheilt ist, sind verpflichtet, die Briefposten, ohne Begrenzung des Umfangs oder Gewichts, gratis zu befördern. Dagegen genießen dieselben die nachstehenden Vorrechte:

1) Vorzug bei der Einschreibung, sowohl beim Verlassen des Hafens als beim Einlaufen in denselben und außerdem am Ankerplatz;

2) Einschreibung sowohl beim Ein- als beim Auslaufen und am Ankerplatz zu jeder Stunde der Nacht;

3) Ausschiffung der Passagiere während der Einschreibung;

4) gleichmäßiges Ein- und Ausladen bei Tag und bei Nacht;

5) Entbindung von der Visitation, wenn nicht besondere Gründe zur Vornahme derselben vorliegen;

6) Abfertigung bei der Ein- oder Ausfahrt, sowohl an Feier- als an Ruhetagen, unter der Verantwortlichkeit der Agenten oder Consignatarien der Gesellschaften, welchen die Schiffe gehören;

7) Befugniß der Capitäne, sich bei allen Formalitäten der Zollhausabfertigung durch ihre Agenten oder Consignatarien vertreten zu lassen;

8) Die Tonnenabgabe in den Häfen des Continents des Königreichs und der benachbarten Inseln wird um ein Drittel ermäßigt."

Die griechische Ordonnanz vom 15. November 1873 räumt fremden Postpacket-

III. Regierungsschiffe, welche zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, auch wenn sie die Staatsflagge führen,[1]) haben grundsätzlich auf Immunitäten im internationalen Verkehr keinerlei Anspruch; ingleichen sind solche Schiffe, wenn sie Waarentransporte für Rechnung des Staats besorgen, den Schifffahrtsabgaben ebenso wie Kauffahrteischiffe unterworfen. So zahlten die Schiffe der Königlich dänischen und der Königlich schwedischen Marine, welche früher aus preußischen und russischen Häfen für Rechnung ihrer bezüglichen Regierungen Schiffsbauholz holten, die tarifmäßigen Abgaben sowohl, wenn sie in Ballast einliefen, als auch, wenn sie mit der Ladung ausgingen. Andererseits hatten englische, französische und holländische Staatsschiffe, welche aus den Ostseehäfen Schiffsbedürfnisse einholten, beim Passiren des Oere-Sundes in Ballast, den Sundzoll nicht zu entrichten, während sie bei der Rückkehr mit Ladung an Bord den Zöllen unterworfen wurden.

Die Connivenz hat es aber mit sich gebracht, daß solchen Regierungsschiffen gewisse Erleichterungen hinsichtlich der Zollabfertigung, des Ladens und Löschens, der Vornahme von Reparaturen u. dgl. m. gewährt worden sind.

Von besonderer Wichtigkeit wurde die Eigenschaft als Regierungsschiff in einem Falle, welcher das Schiff der preußischen Seehandlungs-Societät „Prinzeß Luise" betraf. Dasselbe, wie die übrigen Schiffe dieses Instituts lediglich für das Frachtgeschäft bestimmt und zum Schutz gegen Piraten mit 12 Kanonen armirt, lag im Juni 1827 in dem peruanischen Hafen von Arica, als dort ein Embargo auf alle anwesenden inländischen und fremden Kauffahrteischiffe gelegt wurde, um dieselben zu Truppentransporten nach Panama zu benutzen. Auf den Protest des Capitäns der „Prinzeß Luise", unter Berufung auf die Eigenschaft seines Fahrzeugs als eines Königlich preußischen Schiffs und die an Bord befindliche Artillerie, wurde dasselbe von allen Schiffen allein von dem Embargo und

---

dampfern hinsichtlich der Quarantäne dieselben Erleichterungen ein wie fremden Kriegsschiffen."

[1]) Solche Schiffe, wie z. B. diejenigen der russisch-amerikanischen Compagnie, der dänischen Grönland-Compagnie, der preußischen Seehandlungs-Societät führten übrigens die Staatsflagge immer mit besonderen Abzeichen und waren zur Führung des Wimpels nur ausnahmsweise berechtigt, so z. B. die preußischen Seehandlungsschiffe nach der Cabinetsordre vom 24. September 1834 nur dann, wenn sie die Linie passirt hatten, ebenso die Schiffe der dänisch-asiatischen Handelsgesellschaft.

den Angarien freigelassen, wie solches auch unzweifelhaft die Achtung gegen den fremden Staat erheischte.

Dagegen muß unseres Dafürhaltens die Frage, ob Staatsschiffe, welche lediglich Handelsgeschäfte betreiben, an fremden Hafenplätzen dem civilrechtlichen Arrest unterworfen werden können, bejaht werden,[1]) insofern hierbei der Staat nur als Fiscus in Betracht kommt.

IV. Erwähnung mag hier noch finden die vielfach, auch preußischer Seits, den Fahrzeugen der britischen Royal Yacht Clubs in ausländischen Häfen gewährte Befreiung von Hafenabgaben.

IV. Abschnitt.

Piraterie.

§ 16.

Thatbestand.

I. Man versteht unter **Piraterie**[2]) ein ohne staatliche Autorisation in gewinnsüchtiger Absicht auf die Ausübung von Gewaltacten auf See gerichtetes bewaffnetes Unternehmen. Der Hauptzweck ist die rechtswidrige Aneignung von Schiffsladungen oder Menschenraub oder beides vereint; die Mittel, ihn zu erreichen sind: Raub und Erpressung; verbunden hiermit ist in der Regel die Vernichtung des beraubten Fahrzeugs, vielfach auch die Tödtung der Besatzung.

Ueber die Rechtsstellung des Piraten s. § 12 II.

Nicht jedes räuberische Unternehmen zur See trägt den Charakter der Piraterie. Insbesondere darf Strandraub auch da, wo er gewerbsmäßig betrieben wird, nicht mit Seeraub im eigentlichen Sinne verwechselt werden; freilich ist solches häufig genug geschehen. Der Strandräuber

---

[1]) Das entspricht auch der englischen Praxis. So u. a. Mardsen, A Treatise on the Law of collisions at sea, S. 93.

[2]) Der Ausdruck „Pirat" leitet sich aus dem Griechischen her. *Πειρᾶν*, versuchen, sein Glück versuchen; in besonderer Bedeutung *πειρᾶν τὴν θάλασσαν* ursprünglich: auf Seeunternehmungen, später, auf Seeraub ausgehen.

gilt nicht, wie der Pirat, als denationalisirt, wennschon auch er ein für den friedlichen Seeverkehr gemeingefährliches Gewerbe betreibt; er übt es aber aus in Gewässern, welche einer bestimmten Territorialhoheit unterworfen sind (jurisdictional waters), während das Feld der Thätigkeit des Piraten in der Regel das freie, keiner Jurisdictionsgewalt unterworfene Meer ist; der Strandräuber kann sehr wohl berechtigt sein, eine Nationalflagge zu führen; der Seeräuber dagegen, wenn er sich einer solchen bedient, hat sie usurpirt.

Der Thatbestand der Piraterie wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Ausrüstung des Schiffs nicht zum Zweck der Piraterie erfolgt und die Reise ursprünglich ohne jede verbrecherische Absicht unternommen war. Wenn also z. B. nach einer Schiffsmeuterei die meuterische Mannschaft sich des Schiffs bemächtigt hat und mit demselben auf räuberische Acte ausgeht, welche den Charakter des Seeraubs an sich tragen, so fällt für sie der Schutz der Flagge weg; sie wird als denationalisirt angesehen. Dagegen wird man Kriegsfahrzeuge, welche, anstatt sich auf die militärische Action, welche in ihrer Aufgabe liegt, zu beschränken, ihre Gewalt mißbrauchen, um gelegentlich räuberische Acte gegen Schiffe befreundeter oder neutraler Staaten auszuüben, nicht mit Fug als Piratenfahrzeuge erachten können.

II. Auch in Ermangelung des Thatbestandes der eigentlichen Piraterie hat man unter Umständen mit mehr oder weniger Recht Schiffe den Piratenfahrzeugen gleichgestellt beziehungsweise als gleich zu erachten erklärt. Es sind hier hauptsächlich zu erwähnen:

1) Nach particulärem Recht Schiffe, die den Negersklavenhandel betreiben. [1])

2) Caper unter gewissen Umständen (s. § 34.)

---

[1]) Namentlich auch in dem am 20. December 1841 zu London zwischen Preußen, Oesterreich, Rußland, Frankreich und Großbritannien abgeschlossenen und von diesen Mächten, mit Ausnahme Frankreichs, ratificirten Vertrag wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern, welcher durch Uebereinkommen zwischen dem deutschen Reich und Großbritannien, vom 29. März 1879 (R. G. Bl. S. 100 ff.), den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend mit einer Modification, auf das deutsche Reich ausgedehnt worden ist; die Ratificirung und der Austausch der Ratificationen, nach zustimmender Erklärung der Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rußland, ist erfolgt. S. Anlagen B. und C.

Verzeichniß anderweiter Verträge über diesen Gegenstand s. bei Phillimore, I. § 307; ferner historische Erörterungen über das Visitationsrecht zum Zweck der Unterdrückung des Sklavenhandels bei Wheaton, Histoire S. 261 bis 343.

3) Schiffe, welche ohne Flagge oder unter einer von keiner Staatsgewalt sanctionirten Flagge fahren, oder solche, die eine Nationalflagge usurpiren und unter derselben Gewaltacte ausüben (s. § 7, I).

Fälle der letzteren Art sind namentlich in Zeiten von Bürgerkriegen vielfach vorgekommen. So erklärte Präsident Lincoln mittels Erlasses vom 19. April 1861 die südstaatlichen Caper für Piraten und forderte die Seemächte auf, sie als solche zu behandeln; dies geschah indeß nicht; im Gegentheil erkannten Frankreich und England die Secessionisten als kriegführende Macht an. — Im Juni 1869 erklärte die Regierung der Vereinigten Staaten von Venezuela den Dampfer „Telégrafo" für einen Piraten, weil derselbe die Ehre der Republik beleidigt und das Völkerrecht offenbar verletzt habe, indem er sich durch die venezuelische Flagge, die ihm zu führen nicht erlaubt war, gedeckt und unter dieser Flagge Gewaltacte verübt habe; ein der Regierungspartei auf San Domingo feindlicher General hatte nämlich den früheren dänischen Dampfer „Telégrafo" gekauft und mit demselben unter venezuelischer Flagge das auf der Nordküste der Insel gelegene Puerto Plata und hierauf Samara angegriffen. — Viele Erörterungen veranlaßte auch in seinen Consequenzen das Decret der Centralregierung zu Madrid vom 20. Juli 1873, nach welchem die Mannschaften der Fregatten der nationalen Kriegsmarine „Almansa", „Victoria" und „Mendez Nuñez", des Dampfers „Fernando el Catolico" und jedes anderen Kriegsschiffs der Aufrührer in dem Departement Cartagena als Piraten betrachtet werden sollten, wenn sie innerhalb oder außerhalb der Seegerichtsbarkeit Spaniens durch spanische oder fremde Seestreitkräfte angetroffen würden.

In Fällen dieser und ähnlicher Art wird für die Befehlshaber der Kriegsschiffe einer unbetheiligten Macht so lange keine Veranlassung vorliegen, solche Schiffe als Piraten zu behandeln, als nicht vom Gesichtspunkte des internationalen Rechts aus eine verbrecherische Gefährdung des friedlichen Seeverkehrs angezeigt ist, und zwar um so weniger, als es mitunter keineswegs klar ist, welche Partei als die staatslenkende beziehungsweise als kriegführende Macht angesehen werden kann. In diesem Sinne setzt Art. 423 der Queens Regulations fest: „In the case of an attack by a ship in the possession of insurgents against their own domestic Government, upon merchant ships belonging to its subjects, or upon its cities, ports, or people within the territorial limits of their own Nation, Her Majesty's ships have no right to interfere, except in the case mentioned

in Art. 421,[1]) and in any such case the operation must be restricted to such acts as may be necessary to attain the precise object in view."

III. Die vielfach erörterte Frage, ob ein staatlich geduldetes Raubwesen auf See, wie solches von den Küsten der Barbareskenstaaten Nordafrikas aus viele Jahrhunderte hindurch betrieben wurde, als Piraterie zu erachten, ist heut nicht mehr von praktischer Bedeutung. Erwähnt mag nur werden, daß europäische Seemächte vielfach mit jenen Staaten Verträge abgeschlossen und ihnen, behufs Erwirkung einer Garantie für ihre Kauffahrteischiffe gegen räuberische Ueberfälle, Tribut gezahlt, sie mithin als berechtigt in ihrer staatlichen Existenz anerkannt haben.[2])

§ 17.

Verfahren gegen Piraten.

I. Die Strafe der Piraterie ist von Alters her der Tod. Im Mittelalter erfolgte die Hinrichtung durch Ertränken, später durch Aufhängen an der Raa. Particuläre Gesetze, so z. B. das österreichische Militär-Strafgesetzbuch, bedrohen auch heut noch das Verbrechen mit dem Tode. Nach deutschem Strafrecht würde den Piraten, insofern gegen ihn der Thatbestand des Mordes feststeht, gleichfalls die Todesstrafe, als die Strafe des Mordes, treffen; andernfalls Zuchthaus von mindestens fünf beziehungsweise zehn Jahren.[3]) Das Piratenfahrzeug nebst den an Bord befindlichen Gütern, soweit dieselben den Räubern gehören, ist der Confiscation unterworfen. Letztere erfolgt für denjenigen Staat, dem der Nehmer angehört, und es hängt von dem Ermessen der Staatsgewalt ab,

---

[1]) Art. 421: „Protection to British subjects is, as a general rule, to be limited to affording them an asylum on board ship, and to securing them by boats an escape from the shore, when their departure may be a measure of necessary precaution: interposition by the landing of an armed force is only to be had recourse to when the lives or property of British subjects are actually in danger from violence which cannot otherwise be controlled."

Wegen des Schutzes fremder Staatsangehöriger durch britische Schiffe siehe Art. 425 ib.

[2]) S. über diese Verträge bei Rau, §§ 129 und 130; im Uebrigen Cauchy, I. S. 152 ff.

[3]) Strafgesetzbuch für das deutsche Reich §§ 250 Nr. 3 und 251.

ob der Besatzung des Nehmers aus dem Erlös eine Belohnung, nach Analogie der Prisengelder, zu Theil werden soll. Die geraubten Gegenstände werden den früheren Eigenthümern, soweit solche zu ermitteln, zur Verfügung gestellt,[1]) soweit sie nicht ermittelt werden, confiscirt.[2])

II. Der Pirat, insofern er als denationalisirt jedem staatlichen Rechtsschutz entzogen ist, ist der Verfolgung Aller preisgegeben. S. darüber und namentlich über die Anhaltung § 12 II. Nur in diesem Sinne darf man ihn als rechtlos ansehen. Nicht aber ist er der Vernichtung durch Jeden, der ihn in seine Macht bekommt, ohne Weiteres preisgegeben. Denn ein solches Verfahren, ohne Urtheil nach vorangegangener Feststellung des Thatbestandes, entspricht weder dem heutigen Rechtsbewußtsein, noch den neueren Specialvorschriften über die Behandlung überwältigter Piraten, soweit solche gegeben sind. Nur der auf frischer That ergriffene Pirat, d. h. derjenige, welcher betroffen wird, während er mit bewaffneter Hand Gewaltacte verübt, darf auf der Stelle getödtet werden; es ist dies die Ausübung eines Nothrechts, eine Ausnahme von der Regel, daß nur die Staatsgewalt die Befugniß hat, sei es im ordentlichen, sei es in einem summarischen Verfahren, über Leben und Tod zu entscheiden. Die eigenmächtige Ausübung eines solchen Verfahrens an Bord eines Kauffahrteischiffs, welches Piraten überwältigt und gefangen genommen hat, kann niemals als legal erachtet werden; solche Individuen sind vielmehr bei nächster Gelegenheit einer Landesbehörde behufs Herbeiführung der Aburtheilung zu überweisen.[3]) Nur soweit die Voraussetzungen des

---

[1]) Indessen ist dieser Grundsatz: „a piratis capta dominium non mutant“ nicht in allen Seerechten festgehalten; so bestimmte z. B. das Lübeckische Seerecht (lib. VI. stat. tit. V. Art. II.): „Würden Seeräuber Gut in der See nehmen und ihnen solches wiederum abgejaget, durch etliche Auslieger, auf ihre eigenen Kosten, so sollen sie die Hälfte dieses Gutes behalten und die andere Hälfte dem beschädigten Kaufmann zustellen. Wären aber der Städte Auslieger in der See, und die würden das genommene Gut erobern, die sollen dem Kaufmann alles wiederum zustellen.“ Es läßt sich nicht verkennen, daß diese Vorschrift der Billigkeit entspricht, da es sich hier um einen Fall analog der Bergung unter sehr gefährlichen Verhältnissen handelt. — Verwerflich dagegen ist die Bestimmung des spanischen Rechts, nach welchem derartige Reprisen nach 24stündigem Besitzstand auf Seiten des Piraten dem Nehmer zufallen. — Nach dem Vertrage zwischen Italien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 26. Februar 1871 (Art. 11) soll dem Eigenthümer die Reclamation innerhalb Jahresfrist zustehen.

[2]) v. Cancrin, 14. Abhdl. § 53.

[3]) Ortolan, I. S. 211 ff.

Nothstands vorliegen, würde der Capitän für berechtigt erachtet werden können, sich der gefangenen Piraten zu entledigen.

III. Zuständig für die Aburtheilung von Piraten ist jede Staatsgewalt. „To whatever country the Pirate may have originally belonged, he is justiciable everywhere.“ (Phillimore.)[1] „Piracy under the law of nations may be tried and punished in the courts of justice of any nation, by whomsoever and wheresoever committed.“ (Wheaton.)[2]

Ob der Befehlshaber eines Kriegsschiffs berechtigt ist, über Piraten aburtheilen zu lassen, das hängt von seinen Instructionen ab; ist ihm die Befugniß ertheilt, so bringt er das an Bord geltende militärgerichtliche Verfahren in Anwendung. In allen anderen Fällen wird er die gefangenen Piraten der für die Strafverfolgung zuständigen Behörde seines Landes überweisen oder er schafft sie, wenn das mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist, nach irgend einem Hafen, woselbst er sie der Landesbehörde zur Aburtheilung überliefert.[3]

---

[1]) I. § 356.

[2]) El. I. S. 164. S. auch bei Ortolan, I. S. 211 ff., Heffter, § 104, Bluntschli, § 346.

[3]) De Cussy, I. S. 289: „La piraterie est poursuivi par tous les gouvernements, et les hommes qui s'y livrent, peuvent être punis de mort après jugement militaire, par les commandants des vaisseaux de guerre, qui s'emparent; ou mieux encore par les tribunaux établis dans le port où ils sont conduits.“

Die Instruction für die Commandanten der Kaiserlichen Marine enthält keine Vorschriften über das gegen festgenommene Piraten in Anwendung zu bringende Verfahren. In Betreff der Herbeiführung der Strafverfolgung gegen chinesische Piraten giebt aber die vorläufige Instruction vom 20. August 1877 (Anlage A.) die nöthigen Directiven; solche Piraten sollen der chinesischen Behörde zur Aburtheilung übergeben oder, wenn die Gefangennahme bei Cooperation deutscher und englischer Kriegsschiffe erfolgt war, dem nächsten englischen Viceadmiralitätsgericht. — Nach dem Stande der deutschen Gesetzgebung würde vor einem deutschen Gericht ein Verfahren gegen Ausländer, welche sich auf offener See des Verbrechens der Piraterie gegen ein nicht deutsches Schiff schuldig gemacht haben, nicht stattfinden können, insofern § 4 (s. auch § 8) des deutschen Strafgesetzbuchs in solchen Fällen eine Strafverfolgung nicht zuläßt; ist dagegen das Verbrechen gegen ein deutsches Schiff, wenn auch von Ausländern, begangen, so würde in Gemäßheit der Fiction, daß auf offener See jedes deutsche Schiff als deutsches Gebiet anzusehen ist, das deutsche Strafgesetz in Anwendung zu bringen sein (§ 3 das.); denn es ist nicht zweifelhaft, daß in einem solchen Falle das deutsche Schiff der eigentliche, mindestens aber

IV. Wenn die älteren Seerechte dem Capitän und der Besatzung der Kauffahrteischiffe die unbedingte Verpflichtung zur Vertheidigung gegen Seeräuber auferlegten, so war das gerechtfertigt, insofern die Kauffahrteischiffe entsprechend bemannt und armirt waren. Für die heutigen Verhältnisse kann eine solche Verpflichtung nur soweit behauptet werden, als ein Erfolg wahrscheinlich ist.[1])

§ 18.
Concurrenz von Souveränetätsrechten bei der Verfolgung von Piraten.

I. Die Frage, ob die Verfolgung eines Piratenfahrzeugs in fremde Hoheitsgewässer ohne Einverständniß der betreffenden Landesregierung für zulässig zu erachten, ist controvers. An und für sich steht in Territorialgewässern nur dem Territorialherrn beziehungsweise dessen Organen die Wahrung der besonderen nationalen Interessen sowohl, wie derjenigen des internationalen Verkehrs zu. Soweit es sich nun aber um Acte handelt, deren Ausübung im Interesse des friedlichen Seeverkehrs aller Nationen erfolgt, wird unter Umständen die Voraussetzung eines stillschweigenden Einverständnisses der Territorialregierung gerechtfertigt erscheinen. Keinenfalls aber wird ohne Genehmigung dieser Regierung eine Verfolgung von Piraten in solche Territorialsee- oder gar Landgebietstheile hinein für

---

concurrirende Ort der Begehung des Verbrechens ist, (S. darüber u. a. bei Oppenhoff Strafgesetz, Noten 8 ff. zu § 3 und Olshausen Commentar zum Strafgesetzbuch, I. Anm. 2 bis 4 zu § 3). Ueber die Zuständigkeit in einem solchen Falle s. § 10 der Strafproceßordnung.

[1]) v. Kaltenborn, I. § 69. Bluntschli, Anm. zu § 348. — Auch das deutsche Seerecht behandelt diesen Gegenstand. Es bestimmt nämlich § 32 der Seemannsordnung, daß bei Gewalt und Angriff gegen Schiff und Ladung der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten hat. Ferner billigt das Handelsgesetzbuch dem Schiffer, welcher bei Vertheidigung des Schiffs beschädigt ist, oder wenn er getödtet worden, dessen Erben, neben den sonstigen Ansprüchen in Krankheits- &c. Fällen, einen Anspruch auf besondere Belohnung zu (Art. 523 und 524). Analoge Bestimmungen in Betreff der Schiffsleute enthalten die §§ 49 und 51 der Seemannsordnung.

Jedenfalls hängt die Entscheidung darüber, ob eine Vertheidigung unternommen werden soll, in Ermangelung einer positiven gesetzlichen Bestimmung lediglich von dem Ermessen des Capitäns ab.

statthaft erachtet werden können, wo jene selbst in der Lage ist, die weitere Verfolgung zu übernehmen. [1])

II. In dem Vertrage zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins ꝛc. und China vom 2. September 1861, ratificirt den 14. Januar 1863 (G. S. 1863), ist im Artikel 30 festgesetzt: „Kriegsschiffen der contrahirenden deutschen Staaten, welche zum Schutze des Handels kreuzen oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, soll es freistehen, alle chinesischen Häfen ohne Unterschied zu besuchen.“ Nach Zerstörung der deutschen Bark „Apenrade“ durch chinesische Seeräuber im Jahre 1869 bewilligte die chinesische Regierung die Mitwirkung von Mannschaften S. M. Corvette „Medusa“ bei Absuchung der Piratendörfer. — Für das Verhalten der Commandanten von S. M. Schiffen ist zur Zeit die im Jahre 1877 erlassene „Vorläufige Instruction für die Commandanten deutscher Kriegsschiffe in Betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern“ maßgebend. S. Anlage A.

V. Abschnitt.

Seepolizeiliche Verhältnisse.

§ 19.

Seestraßenrecht.

I. Vereinzelte Vorschriften, welche darauf abzielen, ein Zusammenstoßen der Schiffe auf See und den mit derselben in Verbindung stehenden Gewässern zu verhindern, finden sich schon in den älteren Seegesetzen. Abgesehen von solchen Specialbestimmungen hatten sich, namentlich hinsichtlich des Verhaltens der Schiffe beim Begegnen, gewisse Gebräuche gebildet, die im internationalen Schifffahrtsverkehr als maßgebend

---

[1]) Im Jahre 1869 verfolgten bewaffnete Mannschaften eines spanischen Kriegsschiffs cubanische Insurgenten, angeblich Piraten, auf britisches Gebiet (westindische Inseln), wohin sich die letzteren geflüchtet hatten. Auf desfallsige Beschwerde von britischer Seite erklärte der spanische General-Capitän: die Verfolgung sei auf seinen Befehl geschehen; die Verfolgung von Piraten involvire keine Gebietsver-

erachtet wurden. Eine feste Gestaltung gewannen dieselben aber erst durch die als Anhang zu dem britischen Gesetz vom 29. Juli 1862 (25 and 26 Vict. c. 63) publicirten „Regulations for preventing collisions at sea“. Diese Vorschriften beziehen sich auf das Führen von Lichtern, die Anwendung von Nebelsignalen und das Ausweichen der Schiffe; sie traten mit dem 1. Juni 1863 in Kraft. Das Gesetz bedrohte jedes Zuwiderhandeln und jede Nichtbefolgung als ein Vergehen mit Strafe, stellte die Präsumtion auf, daß in Collisionsfällen derjenige als der schuldige Theil zu erachten sei, der gegen die Vorschriften gehandelt oder dieselben verabsäumt hatte, und regelte gleichzeitig die Controle des Vorhandenseins der erforderlichen Lichter und Nebelsignalapparate an Bord der Schiffe, unter Verbot des Gebrauchs anderer als der in den Vorschriften bezeichneten. Die übrigen Seestaaten, in voller Erkenntniß der Nothwendigkeit der Geltung gleichmäßiger Normen hinsichtlich dieses Gegenstandes, regelten denselben lediglich nach Maßgabe der englischen Vorschriften, indem sie die letzteren in wortgetreuen Uebersetzungen einführten. [1])

Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich, nach dem Vorgange desjenigen für den norddeutschen Bund, setzt im § 145 fest: „Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, über das Verhalten der Schiffe nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See oder in Betreff der Noth- und Lootsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.“ Die erste desfallsige Kaiserliche Verordnung in Betreff der Verhütung von Collisionen wurde am 23. December 1871 erlassen. Nachdem inzwischen die ursprünglichen Vorschriften der britischen Gesetzgebung nach verschiedenen Richtungen hin und in wesentlichen Punkten modificirt und ergänzt worden waren, erging unterm 7. Januar 1880 eine neue Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See (R. G. Bl. S. 177), [2]) welche, unter Aufhebung jener vom 23. Dezember 1871, das heutige Straßenrecht auf See zur Geltung bringt; der In-

---

letzung, da dieselbe im Interesse der Civilisation und Ordnung liege. — Wie der Conflict seine Erledigung gefunden hat, ist uns nicht bekannt geworden.

[1]) Für Preußen s. die Verordn. vom 23. Juni 1863 und das Gesetz vom 22. Februar 1864.

[2]) Anlage D.

halt trägt, da entsprechende Vorschriften auch von den übrigen Seestaaten erlassen sind, thatsächlich einen internationalen Charakter. Die Verordnung, welche mit dem 1. September 1880 in Kraft getreten ist, enthält, nach einer einleitenden Bestimmung, in welcher angegeben ist, unter welchen Umständen im Sinne der Vorschriften ein Dampfschiff als solches oder als Segelschiff angesehen werden soll, folgende Abschnitte:

1) Vorschriften über das Führen von Lichtern;

2) Schallsignale bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall;

3) Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall;

4) Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe;

5) Beobachtung der nöthigen Vorsicht unter allen Umständen;

6) Vorbehalt in Betreff besonderer Vorschriften für Häfen und Binnengewässer;

7) besondere Lichter für Geschwader und unter Bedeckung fahrende Schiffe.

Der Artikel 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880, betreffend die von Fischerfahrzeugen zu führenden Lichter, ist durch Kaiserliche Verordnung vom 16. Februar 1881 (R. G. Bl. S. 28) außer Kraft gesetzt worden (s. auch § 22).

II. Das vorerwähnte britische Gesetz vom 29. Juli 1862 legt im § 33 für den Fall eines Zusammenstoßes zwischen zwei Schiffen dem Führer eines jeden derselben die Pflicht auf, wenn und soweit es ohne Gefahr für sein eigenes Schiff oder dessen Besatzung thunlich, dem anderen Schiff beziehungsweise dessen Führern, Besatzung und Passagieren die nöthige Hülfe zu leisten, um sie aus irgend einer durch den Zusammenstoß herbeigeführten Gefahr zu retten, bedroht denjenigen Schiffer, der solches unterläßt, mit Patententziehung oder Suspension und stellt ferner die Präsumtion auf, daß, wenn keine rationelle Entschuldigung für die Unterlassung beigebracht worden ist, in Ermangelung des Gegenbeweises, der Zusammenstoß als herbeigeführt durch gesetzwidrige Handlung oder Nachlässigkeit dieses Schiffsführers anzusehen sei. Ergänzt sind diese Vorschriften durch Art. 16 der Merchant Shipping Act, 1873.[1]) Die

[1]) Derselbe lautet: „In every case of collision between two vessels it shall be the duty of the master or person in charge of each vessel, if and so far as he can do so without danger to his own vessel, crew, and passengers (if any),

in Gemäßheit des § 145 des deutschen Strafgesetzbuches erlassene Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (R. G. Bl. S. 189)[1]) entspricht in Betreff der Auferlegung der Verpflichtungen dem britischen Gesetz, stellt aber eine Vermuthung zu Ungunsten des zuwiderhandelnden Schiffsführers hinsichtlich der Verschuldung bei dem Zusammenstoß nicht auf.

§ 20.

Signale auf See.

I. Nach dem Vorgang der britischen Merchant Shipping Act von 1873, welche in den Artikeln 18 und 19 das Noth- und Lootsensignalwesen behandelt, sind auch von den übrigen Seestaaten entsprechende Regulative erlassen.

II. Für das deutsche Reich ist die Materie geregelt durch die vom Kaiser erlassene Noth- und Lootsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876 (R. G. Bl. S. 187).[2]) Es werden ebenso, wie in den englischen Vorschriften, diejenigen Signale bestimmt, welche bei Tage beziehungsweise bei Nacht als Noth- beziehungsweise Lootsensignale gelten sollen; Mißbrauch derselben sowie die Benutzung anderer als der vorgeschriebenen Lootsensignale

---

to stay by the other vessel until he has ascertained that she has no need of further assistance, and to render to the other vessel, her master, crew, and passengers (if any), such assistance as may be practicable and as may be necessary in order to save them from any danger caused by the collision; and also to give to the master or person in charge of the other vessel the name of his own vessel, and of her port of registry, or of the port or place to which the belongs, and also the names of the ports and places from which and to which she is bound. If he fails so to do, and no reasonable cause for such failure is shown, the collision shall, in the absence of proof to the contrary, be deemed to have been caused by his wrongful act, neglect, or default. Every master or person in charge of a British vessel who fails, without reasonable cause, to render such assistance or give such information as aforesaid shall be deemed guilty of a misdemeanor, and if he is a certificated officer an inquiry into his conduct may be held and his certificate may be cancelled or suspended."

[1]) Anlage E.

[2]) Anlage F.

zieht Strafverfolgung in Gemäßheit des § 145 des Strafgesetzbuches nach sich. Die civilrechtliche Haftbarkeit wegen Mißbrauchs ist im Gesetz nicht hervorgehoben; sie folgt aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. [1])

§ 21.

Bei der Seefischerei.

I. In Gemäßheit des Princips von der Freiheit des Meeres steht das Recht zum Betriebe der Fischerei auf hoher See, d. h. auf dem Meere mit Ausschluß der nationalen Gewässer, den Angehörigen aller Nationen zu. [2]) Da nun kein Staat berechtigt ist, für das freie Meer einseitig Reglements mit verbindlicher Kraft für andere als seine Angehörigen zu erlassen, ein möglichst wirksamer Schutz aber für diejenigen, welche sich mit der Hochseefischerei befassen, durchaus nothwendig ist, so muß das internationale Recht Mittel für diesen Schutz gewähren, soweit es sich nicht lediglich um das Verhalten der Fischereifahrzeuge der Angehörigen eines und desselben Staats zu einander handelt.

Seit Jahrhunderten gelten nun nach dieser Richtung hin eine Reihe von Normen, deren Quelle zum Theil Usancen beziehungsweise die auf solchen beruhenden Erlasse von Einzelstaaten, zum Theil Staatsverträge (trèves pêcheresses) sind.

II. Zu diesen Normen, welche sowohl für das Verhalten der Fischereifahrzeuge einer und derselben Nation zu einander, als auch für solche verschiedener Nationalität in ihrem Wechselverkehr gelten, gehören:

1) Die Vorschriften zur Verhütung von Collisionen zwischen Fischereifahrzeugen untereinander und mit anderen Seefahrzeugen. Für das deutsche Reich enthielt Artikel 10 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 die einschlagenden Vorschriften,

---

[1]) Art. 18 der Merchant Shipping Act, 1873, setzt dieselbe für den Fall des Mißbrauchs von Nothsignalen dahin fest: „Any master of a vessel who uses or displays, or causes or permits any person under his authority to use or display, any of the said signals, except in the case of a vessel being in distress, shall be liable to pay compensation for any labour undertaken, risk incurred, or loss sustained in consequence of such signal having been supposed to be a signal of distress, and such compensation may, without prejudice to any other remedy, be recovered in the same manner in which salvage is recoverable.“

[2]) S. Valin, II. S. 684 ff.; v. Cancrin, III. S. 67 ff.

welche jedoch durch die neuere Verordnung, betreffend die Suspension des Artikel 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880, vom 16. Februar 1881 außer Kraft gesetzt sind. § 2 der letzteren bestimmt: „Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nur verpflichtet, ein helles weißes Licht zu zeigen. Außerdem können dieselben eines Flackerfeuers sich bedienen.“

2) Verbote gegenseitiger Störungen im Betriebe. Die Fischer sollen den Betrieb so handhaben, daß sie einander nicht beeinträchtigen. Keiner soll den Anderen aus dem Revier verdrängen oder durch Aussetzen von Netzen oder sonstigen Geräthschaften den Betrieb des Anderen stören oder in anderer Weise durch doloses Verhalten den Vorzug zu gewinnen suchen.[1])

3) Usancen bezüglich der gegenseitigen Hülfeleistung, namentlich bei Seenoth, speciell in Strandungsfällen, bei Proviantmangel, hinsichtlich der Warnung vor Gefahr u. s. w. — Sehr eingehend waren die desfallsigen Pflichten und correlativen Ansprüche im 17. Jahrhundert für die Grönlandfischerei geregelt.

§ 22.

Quarantäne.

I. Man versteht unter Quarantäne oder Contumaz ein Landungsverbot zum Zweck der Verhütung der Verbreitung ansteckender Krankheiten, verbunden mit sanitätspolizeilicher Ueberwachung beziehungsweise anderweiten sanitätspolizeilichen Maßregeln hinsichtlich der in einen Hafen einlaufenden Schiffe, sowie deren Ladungen und des eingeschifften Personals.

So viel bekannt, stammt das Institut aus dem 14. Jahrhundert, als die Republik Venedig nach dem schwarzen Tode (Mitte des 14. Jahrhunderts) alle aus der Levante kommenden Schiffe einer vierzigtägigen Isolirung unterwarf, um dem ferneren Eingang der Pestepidemie vorzubeugen. In der Folge hat sich allmälig ein geregeltes Schutzsystem gegen die Einschleppung von Epidemieen auf dem Seewege entwickelt, außer gegen die Pest namentlich gegen Cholera und gelbes Fieber.[2])

---

[1]) Surland, §§ 695 ff.

[2]) S. die Abhandlung von Dr. Höring über den Gegenstand in der Zeitschrift für Epidemiologie, Bd. I. Heft 6, woselbst auch die Literatur.

Sehr ausgebildete Quarantäne-Anstalten finden sich schon im fünfzehnten Jahrhundert in allen größeren Hafenplätzen des Mittelmeeres, wie in Genua, Venedig, Marseille u. s. w. Die Maßregeln hatten zum Gegenstande:

1) Verhinderung der Communication
   a. mit dem Lande,
   b. mit anderen Schiffen;

2) Desinficirung an Bord;

3) Einsperrung der Besatzung nach 8 Tagen in einem Lazareth bis zu 60 Tagen, welche Frist prolongirt wurde, sobald ein Erkrankungsfall im Lazareth vorkam;

4) Desinficirung der Ladung an Land in isolirten Orten;

5) äußerst harte Strafen für Contraventionen gegen die Quarantäneordnung.

Man unterschied fünf Fälle, je nachdem das Schiff kam:

a. von einem guten Abgangsort — keine Quarantäne;

b. von einem guten Abgangsort, an welchem jedoch Verkehr mit Pestländern stattfand — 20tägige Quarantäne;

c. von einem verdächtigen Ort — 25 Tage;

d. von einem inficirten Ort — 30 Tage;

e. mit Pest an Bord — 60 Tage.

In der Folge wurden die Observanzfristen wesentlich abgekürzt und auch nach anderen Richtungen hin Erleichterungen eingeführt. In neuester Zeit ist die einheitliche Organisation des Quarantänewesens der Gegenstand wiederholter internationaler Berathungen, namentlich zwischen den Mittelmeerstaaten, gewesen,[1] ohne daß indeß bisher eine Einheitlichkeit erzielt worden ist, so daß auch heut noch die Regelung für jeden Einzelstaat lediglich von dessen Ermessen abhängt.

II. Schiffe, die Quarantäne zu halten haben, pflegen nach altem Gebrauch eine gelbe Flagge (mitunter auch eine grüne oder die Nationalflagge) im Vortop oder im Großtop zu setzen.[2])

---

[1]) Die erste dieser Conferenzen, an welcher sich zwölf Staaten betheiligten, tagte zu Paris 1851/52, die zweite unter Betheiligung von nur neun Staaten daselbst 1859; fernere Conferenzen wurden abgehalten 1866 zu Constantinopel zwischen 17 europäischen Staaten und 1874 zu Wien, unter Betheiligung von Deutschland, Oesterreich, England, den Niederlanden, Rußland und den skandinavischen Mächten.

[2]) S. Nizze, I. S. 324. — Q. R. § 1939; spanische Decrete v. 18. Juli 1817 und 17. Mai 1880; österr. Reglem. III. Nr. 1026 u. a.

Im Uebrigen enthält der internationale Signalcodex die Angaben wegen der in Quarantäne-Angelegenheiten anzuwendenden Signale.

III. Als Anhalt für die Anwendung der Quarantänemaßregeln in dem Einzelfalle dient der Gesundheitspaß, d. i. ein Attest der Obrigkeit des Abgangshafens über den dort herrschenden Gesundheitszustand rücksichtlich ansteckender Krankheiten. Er ist überall da nothwendig, wo solche Krankheiten am Abgangsort zu herrschen pflegen. Manche Staaten erfordern aber die Vorlage eines Gesundheitspasses von allen ankommenden Schiffen.[1]) Das Attest ist am Abgangsplatz von dem Consul desjenigen Staats zu beglaubigen, zu welchem der Bestimmungsort gehört, oder von einem anderen dazu autorisirten Consul.[2])

IV. Für die Kaiserliche Marine gelten folgende Vorschriften: Vor dem Abgang eines Schiffs derselben nach einem ausländischen Hafen, sowie jedesmal vor dem Verlassen eines solchen Hafens hat auf Anordnung des Commandanten der Schiffsarzt von der Hafenbehörde einen Gesundheitspaß zu requiriren, der von dem Consul desjenigen Landes, welches das Schiff demnächst anlaufen wird, mit Visum versehen werden muß. Gültig sind nur solche Gesundheitspässe, welche innerhalb der letzten 48 Stunden vor der Abreise ausgestellt worden sind. — Wenn in einem Hafen vorschriftsmäßige Gesundheitspässe nicht erlangt werden können, entweder, weil eine Hafenbehörde, oder weil für dasjenige Land, welches von dem Schiff demnächst angelaufen werden wird, ein Consulat daselbst nicht besteht, oder wenn bekannt ist, daß für den demnächst anzulaufenden Hafen der Besitz eines Gesundheitspasses nicht vorgeschrieben ist, so darf von der Beschaffung eines solchen Abstand genommen werden.[3]) Jedenfalls haben die Commandanten die Pflicht, bei ihrer Ankunft in fremden Häfen die von den Beamten der Gesundheitsboote in Betreff der Gesundheitsverhältnisse an sie gerichteten Fragen zu beantworten.[4])

V. Auch in Bezug auf Quarantänemaßregeln sind den Kriegsschiffen von einzelnen Staaten besondere Vergünstigungen eingeräumt; so durch Verordnung der schwedischen Regierung vom 8. April 1854,

---

[1]) Nizze, I. S. 293—295.

[2]) So nach dem russ. Reglem. vom 9. November 1864.

[3]) Anlage XIV. der Instr. f. d. Commandanten, § 94, ergänzt durch die Erlasse vom 24. Februar 1879 (M. V. Bl. S. 43) und vom 15. August 1879 (M. V. Bl. S. 163).

[4]) Preuß. Admiralitäts-Erlaß vom 16. November 1857 (A. M. V. Nr. 42).

nach welcher zu Gunsten einheimischer und fremder Kriegsschiffe die allgemeinen Vorschriften dahin modificirt werden, daß

1) in Ermangelung eines Gesundheitspasses die von dem Commandanten gemachten Angaben über die Reise und den Gesundheitszustand an Bord als Gesundheitszeugniß gelten sollen;

2) im Falle der Quarantäneverpflichtung dieselben nicht gezwungen sein sollen, nach den für andere Schiffe bestimmten Quarantäneplätzen sich zu begeben, sondern in angemessener Entfernung vom Lande zu Anker gehen können, wenn der Commandant sein Ehrenwort giebt, daß keine Communication der Schiffsbesatzung mit den Landbewohnern während der betreffenden Zeit statthaben wird;

3) alle Quarantäne-Abgaben wegfallen.

Auch die griechischen Ordonnanzen, namentlich diejenige vom 15. November 1873, gewähren Kriegsschiffen (ingleichen den Postpacketdampfern) gewisse Erleichterungen; ingleichen das türkische Reglement für die Kriegsschiffe, welche die Dardanellen vom Aegäischen Meer aus passiren.

Kriegsschiffe, welche sich den Anordnungen der Hafenbehörde bezüglich der Quarantäne nicht unterwerfen zu sollen glauben, müssen sich die Zurückweisung von dem betreffenden Platz gefallen lassen, ohne daß sie aus derselben einen Grund zur Beschwerde herleiten können.

VI. Abschnitt.

Strandrecht und Hülfeleistung in Seenoth.

§ 23.

Strandrecht.

I. In älteren Zeiten und noch allgemein im Mittelalter verstand man unter Strandrecht das Recht des Staats beziehungsweise der Uferanwohner auf Occupation schiffbrüchiger Güter, ein Recht, welches, obwohl schon die römische Gesetzgebung energisch dagegen vorgegangen war,[1]

---

[1]) S. Zusammenstellung der betreffenden Vorschriften im Corp. juris nautici I. S. 14 ff.; ferner bei Cauchy, I. S. 148 ff., 315 ff.

fast allgemein geübt wurde. Die Befugniß, alle Objecte, welche an den Strand getrieben waren, also Trümmer gescheiterter Schiffe, Wracks, Güter, sich ohne Weiteres anzueignen, gerade wie Producte des Meeres, wurde sogar auf Menschen ausgedehnt, und zwar sowohl auf Leichen, deren Kleider &c. als ein Gegenstand der freien Occupation galten, wie auf Lebende, welche demgemäß als Sklaven angesehen wurden, wenn man nicht die Tödtung vorzog; dagegen gab es kein Mittel, als die Auslösung. Vorzüglich wurde dieses „Recht" geübt gegen Fremde, die ja überhaupt als rechtlos betrachtet wurden, eine Anschauung, die erst durch die neuere Entwickelung des Völkerrechts gänzlich verdrängt wurde. Hand in Hand damit ging die vorsätzliche Herbeiführung von Schiffbrüchen seitens der Strandbewohner, z. B. durch Aufstellen falscher Feuerzeichen u. dgl. m. In der mildesten Gestalt zeigte sich das Strandrecht, wenn der Grundherr seinen Anspruch auf die Erhebung einer Abgabe von dem gestrandeten Schiff beschränkte, gewissermaßen als ein Aequivalent für die Kosten der Erhaltung des Strandes und den durch die Strandung dem Ufer erwachsenen Schaden. Im Uebrigen waren sowohl die Kirche wie weltliche Machthaber, welche in zahlreichen Erlassen die Beraubung Schiffbrüchiger verboten und mit schweren Strafen bedrohten,[1]) gegen das

---

[1]) Das Lateranische Concil von 1179 verordnete Excommunication. — Schwere weltliche Strafen sind z. B. angedroht in den Rooles d'Oleron, Art. XXV. und XXVI.', namentlich gegen Lootsen, welche vorsätzlich in gewinnsüchtiger Absicht beziehungsweise zu Gunsten des Strandherrn Schiffe, die ihre Hülfe in Anspruch genommen haben, auf Strand setzen. „Wenn besagter Herr" (der Strandherr), heißt es, „so bübisch und grausam wäre, solche Leute zu dulden, zu beschützen und an ihren Bosheiten Theil zu nehmen, so soll er in Verhaft genommen, und alle seine Güter sollen confiscirt und verkauft werden, um denen Ersatz zu thun, welchen er gebührt. Er selbst aber soll an einen Pfahl in der Mitte seines Hauses gebunden, und sodann das Haus von allen vier Seiten angezündet, und alles verbrannt, die Mauern der Erde gleich, und ein öffentlicher Platz zum Schweinemarkt auf ewige Zeiten daraus gemacht werden"; ferner Art. XXXI: „Wenn ein Schiff an einer Küste strandet, und die Mannschaft sucht sich zu retten, treibt halb ertrunken an Land und hofft, man werde ihnen zu Hülfe kommen, es begiebt sich aber, wie sich denn dergleichen Menschen an manchen Orten finden, daß die Leute so unmenschlich, ja grausamer und boshafter als ein toller Hund sind, und die armen Unglücklichen umbringen, um ihres Geldes, ihrer Kleider und anderer Habseligkeiten sich zu bemächtigen, so soll der Herr des Orts dergleichen Leute in Verhaft nehmen, sie an ihrem Leibe und Gütern strafen, sie in die See stürzen und da bleiben lassen, bis sie halb todt sind, alsdann sie wieder herausziehen und zu Tode steinigen, als Wölfe oder wüthende Hunde."

Raubsystem, welches geübt wurde, „als wenn es zum Völkerrecht gehörte“,[1]) machtlos. Freilich verstand man es vielfach, den Raub in eine legale Form zu kleiden; man knüpfte das Recht der Aneignung an gewisse Voraussetzungen, im Wesentlichen ging aber die alte Methode fort, und noch die peinliche Gerichtsordnung Kaiser Carls V. von 1532 constatirt unter zahlreichen „mißbreuchen und bösen unvernünfftigen gewonheyten“ im Artikel 218, wie „an vilen enden der mißbrauch, so eyn schiffmann mit seinem Schiff verferet, schiffbrüchig würde, daß er alsdann der oberkeyt des selbigen orts, mit schiff, leib und güttern verfallen sein solt“, und verordnet, „daß eyn jede oberkeyt abschaffen und daran sein soll, daß sie hinfürther nit geübt, gebraucht oder gehalten werden“ mit dem Zusatz, „als wir dann auß Keyserlicher macht die selben (mißbreuche) hiemit auffheben, vernichtigen unnd abthun, unnd hinfürther nit eingefürt werden sollen“.

Einzelne Staaten erwarben für ihre Angehörigen Freibriefe gegen den Strandraub, namentlich deutsche Hansestädte von Dänemark. Allgemeiner gewann erst im 16. Jahrhundert eine den Grundsätzen der Humanität und der Anerkennung einer internationalen Rechtsgemeinschaft mehr entsprechende Praxis, freilich nur sehr allmälig, Eingang. Heutzutage sehen alle civilisirten Nationen das Strandrecht in dem Sinne, wie es bis dahin geübt wurde, als ein „Schandrecht“ an, und es wird nur als berechtigt allgemein anerkannt ein Anspruch als Aequivalent für Hülfeleistung und Bergung von Schiffen und Gütern in Fällen der Strandung oder Seenoth. Der Antheil des Fiscus an geborgenen Gütern beziehungsweise an deren Erlös hat sich am längsten als zu Recht bestehend erhalten; heut ist auch dieser Mißbrauch obsolet; ein Recht des Fiscus existirt nur noch an herrenlosem Strandgut. An Stelle des alten Strandrechts ist ein Recht auf Berge- und Hülfslohn getreten, und schiffbrüchige Personen und Güter stehen unter dem Schutz des Staats. Leider ist aber der Staat nicht unter allen Verhältnissen mächtig genug, denselben so wirksam auszuüben, wie es wünschenswerth wäre, da es sich nicht leugnen läßt, daß auch heutzutage in manchen Küstendistricten Europas die Reminiscenzen des mittelalterlichen Strandrechts noch nicht ausgerottet sind; auch die neueren Gesetzgebungen haben sich von denselben nur schwer und oft nicht durchgreifend zu trennen vermocht.[2])

---

[1]) Corpus juris nautici, S. 66.

[2]) Näheres s. in dem Aufsatz des Verfassers: Schutz des Privateigenthums

Gegen die willkürliche Behandlung Fremder ist durch eine große Reihe von Staatsverträgen, in welchen den Schiffbrüchigen der contrahirenden Theile gegenseitig Beistand, Schutz und in der Regel auch Gleichstellung mit den Staatsangehörigen bezüglich des Bergelohns zugesagt wird, Fürsorge getroffen. [1])

II. Die Materie ist im deutschen Recht einheitlich geregelt durch das deutsche Handelsgesetzbuch, welches im 9. Titel des V. Buches „von der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth" handelt, und durch die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874. Im Handelsgesetzbuch ist das materielle Recht vom Berge- und Hülfslohn niedergelegt, während die Strandungsordnung handelt: von den Strandbehörden, von dem Verfahren bei Bergung und Hülfeleistung in Seenoth, von Seeauswurf und strand-

---

zur See im Frieden, in der Zeitschrift „Hansa" von 1873; von demselben: Entwurf einer Strandungsordnung für das deutsche Reich. Kiel 1873. Ferner H. Tecklenborg, Strandungsordnungen, wie sie sind und wie sie sein sollten. Kiel 1874.

[1]) Insbesondere auch in folgenden, von dem norddeutschen Bund beziehungsweise dem deutschen Reich abgeschlossenen Verträgen: in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit der Republik Liberia vom 31. October 1867 (B. G. Bl. 1868 S. 197) Art. 5; in dem Handels- und Zollvertrag mit Oesterreich vom 9. März 1868 (B. G. Bl. S. 239) Art. 13 al. 2; in dem Consularvertrag mit Italien vom 21. December 1868 (B. G. Bl. 1869 Nr. 113) Art. 18; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Japan vom 20. Februar 1869 (B. G. Bl. 1870 S. 1) Art. 17; in der Consular-Convention mit Spanien vom 22. Februar 1870 (B. G. Bl. S. 99) Art. 18; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Mexiko vom 28. August 1869 (B. G. Bl. 1870 S. 525 ff.) Art. 10; in demjenigen mit Salvador vom 13. Juni 1870 (R. G. Bl. 1872 S. 377) Art. 15; in der Consular-Convention mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Dezember 1871 (R. G. Bl. 1872 S. 95) Art. 56; in dem Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Portugal vom 2. März 1872 (R. G. Bl. S. 254) Art. 19; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Persien vom 11. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 351) Art. 10; in dem Consularvertrag mit Rußland vom $\frac{\text{8. December}}{\text{26. November}}$ 1874 (R. G. Bl. 1875 S. 145) Art. 14; in der Handels-Convention mit Rumänien vom 14. November 1877 (R. G. Bl. 1881 S. 199 ff.) Art. 21; s. auch den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag der deutschen Zollvereins- und Küstenstaaten mit China vom 2. September 1861 (Pr. G. S. 1863 S. 265 ff.) Art. 31. Das Strandungswesen für das chinesische Reich ist neuerdings geregelt durch die Strandungsordnung vom 26. Mai 1876, in welcher fremden Schiffen und deren Besatzungen derselbe Schutz zugesagt ist, wie chinesischen.

triftigen Gegenständen, sowie von versunkenen und seetriftigen Gegenständen, von dem Aufgebotsverfahren in Bergungssachen und dem Recht auf herrenlose, geborgene Gegenstände, von der Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten.[1])

Auf ein näheres Eingehen auf den Gegenstand muß hier verzichtet werden, da derselbe an sich keinen Theil des internationalen Seerechts bildet.

III. Hand in Hand mit der Beseitigung des mehr oder weniger legalen Raubsystems ergingen strenge Strafvorschriften auch gegen das vorsätzliche Herbeiführen von Strandungen seitens der Uferanwohner, namentlich durch Auslöschen von Feuerzeichen und Aufstellung falscher Zeichen in böswilliger Absicht.[2])

---

[1]) Bis zu dem Inkrafttreten der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 galten in Deutschland nicht nur für die einzelnen Küstenstaaten, sondern auch für die Districte der preußischen Küste verschiedene Gesetze. Die Beseitigung dieser Particularrechte durch einen Act der Reichsgesetzgebung war eine schon durch die Verfassung dem Reich gestellte Aufgabe, indem Artikel 4 unter Nr. 7 die Organisation eines gemeinsamen Schutzes der deutschen Schifffahrt der Beaufsichtigung seitens des Reichs und dessen Gesetzgebung unterstellt. Die Gewährung eines solchen Schutzes an den heimatlichen Küsten war ein längst empfundenes und ausgesprochenes Bedürfniß, um so dringender, als bei Bergungen von Schiff und Ladung sowohl, wie bei der weiteren Behandlung des geborgenen Guts vielfach Mißbräuche und Unzuträglichkeiten vorkamen, deren Abstellung im Interesse des nationalen sowohl wie des interlocalen und internationalen Seehandels, soweit der letztere in den deutschen Meeren stattfindet, einerseits und des Seeversicherungswesens andererseits durchaus geboten war; diese Mißstände hatten ihren Grund nicht allein darin, daß einige der bis dahin in Geltung gewesenen Strandungsordnungen aus einer Zeit herstammten, deren Rechtszustand und deren Verwaltungsnormen in die heutigen Verhältnisse durchaus nicht mehr hineinpaßte, sondern auch darin, daß durch das Nebeneinanderbestehen einer größeren Zahl von solchen Gesetzen, welche in ihren Festsetzungen vielfach von einander abwichen, auf manchen Strecken der deutschen Küsten Ungehörigkeiten begünstigt wurden, welche, wie es in den Motiven der jetzigen Strandungsordnung heißt, einem für die ganze Ausdehnung derselben bestimmten einheitlichen Gesetz gegenüber unmöglich sind.

[2]) Das deutsche Strafgesetzbuch setzt in § 322 fest: „Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes Feuerzeichen oder ein anderes zu diesem Zwecke aufgestelltes Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder ein solches Feuerzeichen auslöscht oder seiner Dienstpflicht zuwider nicht aufstellt oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. —

§ 24.
Bergung und Hülfeleistung durch Kriegsschiffe im Besonderen.

I. Wenn als eine wesentliche Aufgabe der Kriegsschiffe in Friedenszeiten der Schutz der nationalen Handelsschifffahrt anzusehen ist, so besteht daneben die Verpflichtung zur Hülfeleistung in Fällen der Seenoth den Schiffen aller Nationen gegenüber. Die Queens Regulations (§ 1954) sprechen diese Verpflichtung dahin aus: „All Officers of Her Majesty's Ships are to afford every possible aid to Vessels in danger, distress, or in want of casual assistance and in saving life.“ Das österreichische Reglement (III. Nr. 1314) besagt: „Den k. k. Befehlshabern wird es zur Pflicht gemacht, Schiffen in Gefahr oder Seenoth sowie Schiffbrüchigen die ausgiebigste Hülfe und Unterstützung angedeihen zu lassen, und es soll hierbei kein Unterschied gemacht werden, ob diese Schiffe oder Personen der eigenen oder ob sie fremden Flaggen angehören.“ Diese Pflicht besteht, auch wenn das nicht ausdrücklich festgesetzt ist, für Kriegsschiffe aller Nationen, soweit es sich handelt: um Rettung von Menschenleben, um Beseitigung einer einem Schiff drohenden Seegefahr, um Errettung eines Schiffs aus einer bereits eingetretenen Gefahr, um Unterstützung im Falle von Mangel an unentbehrlichen Gegenständen, wie Proviant,[1]) Wasser, Feuerung, Materialien, um Schutz gegen

---

Ist durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.“ Daneben kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden (§ 325), und im Kriegszustand ꝛc. greift § 4 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch Platz. Ist die Handlung aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn dadurch ein Schaden verursacht ist, Gefängniß bis zu einem Jahre, und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden, Gefängniß von einem Monat bis zu drei Jahren angedroht. (§ 326.)

[1]) § 38 des Reglements über die Schiffsverpflegung in der Kaiserlichen Marine vom 13. Mai 1879 setzt fest: „Zunächst an deutsche Handelsschiffe, demnächst auch an Kriegs- und Handelsschiffe fremder Nationen darf, wenn sie sich in Noth befinden, so viel Proviant abgelassen werden, daß der Noth dadurch abgeholfen wird. Ueber die abgelassenen Artikel ist von den Führern beziehungsweise Commandanten der Schiffe Quittung einzufordern. — Bei Abgaben an deutsche oder andere Handelsschiffe ist sodann die Bezahlung des Proviants nach dem im § 37 allegirten und durch das Marine-Verordnungsblatt veröffentlichten Preiscourant mit einem Aufschlage für Generalkosten von zwanzig Procent zu veranlassen. Sollte baares

Seeräuber; dagegen kann eine Verpflichtung zur Bergung von Gütern nicht anerkannt werden, namentlich nicht Schiffen fremder Nationalität gegenüber.

II. Im Anschluß an vorgedachte Verpflichtungen der Kriegsschiffe ergiebt sich die Frage: ob dem Staat, welchem das betreffende Kriegsschiff angehört, oder der Besatzung des letzteren, im Falle der Bergung oder sonstigen Hülfeleistung, die es einem Kauffahrteischiff geleistet hat, ein Anspruch auf Bergelohn[1]) oder anderweite Entschädigung zuzubilligen ist? Selbstredend kann von einem solchen Anspruch überhaupt nur die Rede sein, wenn diejenigen Voraussetzungen zutreffen, welche in jedem Falle, wo ein Bergelohn beansprucht wird, erfordert werden, nämlich: eine Seegefahr beziehungsweise ein bereits eingetretener Seeunfall; eine wirkliche Thätigkeit, sei es mit oder ohne Mitwirkung der Besatzung des gefährdeten beziehungsweise verunglückten Schiffs zu dessen Bestem; ein Erfolg dieser Thätigkeit. Ohne Belang dagegen ist es, ob die Assistenz mit Gefahr für das eigene Schiff oder dessen Besatzung verbunden war oder nicht, da dieser Umstand nach dem Bergerecht aller Nationen nur eine Bedeutung für die Bemessung der Höhe des Bergelohns hat.

Die britische und die nordamerikanische Gesetzgebung räumen grundsätzlich den Commandanten und den Besatzungen der Kriegsschiffe den Anspruch auf Bergelohn ebensoweit ein, als ein solcher anderen Bergern zustehen würde, und die Praxis geht bei Festsetzung dieses Bergelohns von den allgemeinen Grundsätzen des Bergerechts aus.

Für die großbritannische Marine ist das Verhältniß in den §§ 1954 bis 1960 der Queens Regulations, unter Bezugnahme auf die entsprechenden Vorschriften der Kauffahrteischifffahrtsgesetze, speciell geregelt.

Geld nicht zu erlangen sein, so haben, wenn es die Umstände irgend gestatten, die Schiffsführer über die ermittelten Beträge Wechsel in dreifacher Ausfertigung, auf die Rheder oder Eigenthümer des Schiffs, zahlbar nach Sicht in üblicher Frist an die Admiralität lautend, auszustellen. Diese Wechsel und die Quittung sind demnächst der Admiralität zur weiteren Veranlassung einzureichen. — Bei Abgaben an Kriegsschiffe fremder Nationen ist dasselbe Verfahren zu beobachten. Für den Fall jedoch, daß die sofortige Bezahlung des Werthes und der zwanzig Procent Aufschlag nicht zu erlangen ist, ist von einer Ausstellung von Wechseln abzusehen und nur die Quittung des Commandanten an die Admiralität einzureichen, welche die Einziehung auf diplomatischem Wege bewirkt."

Aehnlich Oesterr. Regl. III. Nr. 1315 und Nr. 1316.

[1]) Von der Unterscheidung des deutschen Handelsgesetzbuchs zwischen eigentlichem „Bergelohn" und „Hülfslohn" wird hier abgesehen.

Hervorzuheben ist hieraus Folgendes: Der Staat erhebt keinen Anspruch für Risicos, Verluste und Schäden, welche Kriegsschiffe oder deren Zubehör bei solchen Gelegenheiten betroffen haben; in dem Falle freiwilliger Vereinbarung über den Bergelohn soll derselbe nicht höher wie auf die Hälfte des Werths der geretteten Güter und daneben ein Betrag für Unkosten festgesetzt werden. Ist ein solches Uebereinkommen nicht erzielt worden, so wird der Anspruch, unter genauer Darstellung des Sachverhalts, bei der nächsten zuständigen Behörde angemeldet; für die Anstrengung der Klage ist die Genehmigung der Admiralität erforderlich, die nur ertheilt werden soll, wenn die geleisteten Dienste erheblich oder mit Gefahr verbunden waren. Hinsichtlich der Vertheilung des Bergelohns treten die Vorschriften des Prisenreglements in Anwendung, wenn nicht für den Fall, daß nur ein Theil der Besatzung thätig war, die Admiralität besondere Bestimmung wegen der Vertheilung trifft. Soweit die geretteten Güter der Krone gehören, erwächst der Besatzung des Kriegsschiffs kein Anspruch auf Bergelohn.

Für die Flotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika gelten ähnliche Regeln wie für die britische Marine. Hervorzuheben ist indeß die Maßgabe, daß der Präsident autorisirt ist, während der schlechten Jahreszeit eine entsprechende Zahl Küstenkreuzer behufs Assistenz für in Seenoth befindliche Schiffe in Dienst stellen zu lassen, und daß diesen während solchen Dienstes ein Anspruch auf Bergelohn nicht zusteht.

Die Reglements für die deutsche Marine schweigen über den Punkt. Dagegen ist die Frage bezüglich der preußischen Regierungsschiffe neuerdings Gegenstand einer Entscheidung der Minister für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten gewesen. Die betreffende Verfügung vom 20. Mai 1881 (Min.=Blatt f. d. innere Verwalt. S. 133, 134) lautet im Auszuge: „Wenn der Staat durch die Besatzung eines Regierungsschiffes die Rettung eines in Seenoth befindlichen Fahrzeugs oder der Ladung desselben bewirkt, so erwirbt er dadurch das Recht, die Zahlung eines Berge= bezw. Hülfslohns zu verlangen (Art. 742 des Handelsgesetzbuchs, §§ 36 ff., §§ 21 ff. der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874). Ein Rechtsanspruch auf Theilnahme an demselben steht den auf dem Schiffe angestellten Beamten und Mannschaften nicht zu, da der Art. 751 des Handelsgesetzbuchs den hier vorliegenden Fall nicht betrifft, und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen kein Angestellter des Staats durch Erfüllung dienstlicher Obliegenheiten ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen erwirbt. Dagegen erscheint es zur Anspornung des Dienst=

eifers der Beamten und Mannschaften solcher Schiffe und zur Anerkennung und Belohnung für die übernommenen mühevollen Anstrengungen und Gefahren zweckmäßig, daß denselben nach der Schwierigkeit der ausgeführten Rettung zu bemessende Prämien von nicht zu geringem Betrage zu Theil werden. — Von der Befugniß, Berge- beziehungsweise Hülfslohn in Anspruch zu nehmen (§ 36 a. a. O.), ist deutschen Schiffen gegenüber nur insoweit Gebrauch zu machen, daß die Kosten, welche zum Zweck des Bergens und Rettens gemacht sind, der Staatscasse ersetzt und der Besatzung des Schiffes angemessene Prämien gewährt werden können. Ausländischen Fahrzeugen gegenüber ist das Recht auf Berge- und Hülfslohn in vollem Umfange zur Geltung zu bringen, sofern und soweit nicht etwa nachgewiesenermaßen der betreffende fremde Staat deutschen Schiffen eine günstigere Behandlung zu Theil werden läßt. Die nach Deckung der Kosten und Zahlung der verdienten Prämien verbleibenden Beträge sind indeß nicht zur Staatscasse abzuführen, sondern zur Ertheilung von Prämien für solche Fälle zu reserviren, in denen bei der Rettung von Menschenleben eine Bergung von Gut gar nicht oder nur in geringem Umfange erfolgt ist und deshalb Mittel zur Ertheilung der in der Regel gerade in solchen Fällen besonders wohlverdienten Prämien an die Besatzung nicht oder doch nicht in genügendem Betrage verfügbar werden."

Kriegsschiffe tragen einen von anderen Regierungsfahrzeugen verschiedenartigen Charakter schon insofern, als der Schutz der Seeschifffahrt in Fällen der Noth mit zu ihren wesentlichen Aufgaben gehört. Thatsächlich ist auch von Seiten des deutschen Reiches für derartige Dienste, welche Schiffe der Kaiserlichen Marine deutschen oder fremden Seeschiffen leisteten, niemals ein Bergelohn in Anspruch genommen worden, und es entspricht diese Praxis unseres Dafürhaltens der besonderen Stellung, welche Kriegsschiffe, als ein Theil der bewaffneten Macht, im Staatsorganismus sowohl wie im internationalen Leben einnehmen. Ein solcher Verzicht des Staats, aus der Gewährung von Hülfeleistungen durch seine Kriegsschiffe eine dem Werth und Erfolg der geleisteten Dienste entsprechende Gegenleistung zu fordern, schließt aber nicht aus, soweit nicht besondere internationale Rücksichten ein Anderes erheischen, die Erstattung der für die Bergung oder Assistenz aufgewendeten directen Kosten zu beanspruchen.

Die Besatzung eines Kriegsschiffs kann einen Anspruch auf Belohnung nicht erheben, weil derartige Leistungen mit zu ihren Dienstobliegenheiten gehören.

VII. Abschnitt.

See-Ceremoniel.

§ 25.

Charakteristik.

I. So lange das Princip von der Freiheit des Meeres noch nicht die allgemeine Anerkennung der Nationen gefunden hatte, ganz besonders aber im 17. Jahrhundert, als die willkürlichsten und zum Theil absurdesten Ansprüche in Betreff der Souveränetät über gewisse Meerestheile erhoben wurden (s. § 4), war die Lehre vom See-Ceremoniel ein sehr bedeutsames Capitel im internationalen Seerecht. Es handelte sich damals keineswegs bloß um observanzmäßige Höflichkeitsbezeugungen, zu deren Forderung alle seefahrenden Nationen gleich berechtigt und zu deren Leistung sie gleichmäßig verpflichtet waren, sondern um die äußere Bezeugung der Unterwerfung, welche einzelne Staaten, gestützt auf die von ihnen in Anspruch genommene Oberherrschaft über ganze Meere oder Meerestheile, noch mehr aber freilich auf überlegene maritime Streitkräfte, von anderen Staaten forderten, und deren Darbringung sie jederzeit bereit waren, nöthigenfalls mit Gewalt zu erzwingen. In erster Linie war es der Salut der Kriegsschiffe untereinander, welcher die meisten Differenzen und Gewalt-Actionen veranlaßt, der auch den Vorwand zu Kriegen gegeben hat, und sehr bezeichnend leitet daher auch Bynkershoek[1]) dieses Capitel mit den Worten ein: „Ut belli occasio evitetur, tractandum quoque, quando et quorum navibus praestanda sit reverentia."[2])

II. Vorzüglich traten durch ihre Prätensionen, welche sie theils gegen einander, theils anderen Nationen gegenüber erhoben, England und Frankreich hervor. Unter der Regierung König Jakobs I. verlangte England in den britischen Meeren, über welche es die ausschließliche Souveränetät in Anspruch nahm, von allen fremden Schiffen den Salut für seine Kriegsschiffe durch Streichen der Segel und Flagge — ohne Bewilligung des Gegengrußes. Größere Seemächte, wie Frankreich und Spanien,

---

1) Quaest. juris publ. I. 2. c. XXI.

2) Details aus der Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts s. bei Cleirac, Us et coutumes de la mer (Anhang).

unterwarfen sich dem nicht. Ludwig XIV. verordnete, daß die französischen Kriegsschiffe sich den englischen gegenüber bezüglich des Saluts so verhalten sollten, daß letztere keinen Vorzug hätten, und Philipp II. verbot auf das Entschiedenste das Niederholen der Königlichen Flagge. Als Karl II. von England demungeachtet die Ordre Jacobs I. als maßgebend allen Nationen gegenüber von Neuem einschärfte, entspannen sich weitläufige Verhandlungen darüber zwischen England und Frankreich, und in Folge der sehr energischen Sprache Ludwigs XIV. erging der Befehl an die englischen Admirale, die französischen Kriegsschiffe sorgfältig zu vermeiden, im Fall einer unvermeidlichen Begegnung mit denselben aber gleichzeitig oder gar nicht zu salutiren. Neue Conflicte konnten aber nicht ausbleiben, als die englische Instruction für die Commandanten der Kriegsschiffe von 1687 im Art. 31 denselben folgende Directiven gab: „Wenn ihr in den Königlichen Meeren (zum besseren Verständniß sei es bemerkt, daß diese Meere sich bis zum Cap Finisterre erstrecken) einem fremden Staatsschiff begegnet, so habt ihr beim Passiren von demselben zu erwarten, daß es das Marssegel streicht und die Flagge niederholt, um dadurch zu zeigen, daß es die Souveränetät des Königs in diesen Meeren anerkennt, und wenn eines sich weigert oder widersetzt, so habt ihr die äußersten Anstrengungen zu machen, es dazu zu zwingen, und nicht zu dulden, daß man Seine Majestät in irgend einer Weise beschimpft."

In Erwiderung dieser Anmaßung verordnete Ludwig XIV. in der von ihm unterm 15. April 1689 erlassenen Instruction generell, daß französische Kriegsschiffe im Falle der Begegnung mit fremden Kriegsschiffen, gleichviel in welchen Meeren und an welchen Küsten, den ersten Gruß fordern und nöthigenfalls mit Gewalt erzwingen sollten.

Zwischen England und Holland, welches letztere sich weigerte, seine Commandanten anzuweisen, vor den englischen Schiffen die Flagge zu streichen, war es darüber im Jahre 1652, mitten im Frieden, zu einem Seegefecht und in der Folge zum Kriege gekommen. In den Friedensschlüssen von 1654 und 1674 wurde festgestellt, daß die holländischen Kriegsschiffe und Caper in Zukunft bei der Begegnung mit englischen Kriegsschiffen in den britischen Meeren die Flagge und die Obersegel zu streichen hätten; als Grenzen der britischen Meere wurden bezeichnet das Cap Finisterre und Cap Staten in Norwegen.

Im 18. Jahrhundert kam der Gebrauch des Streichens der Flagge allmälig ab; man sah dasselbe als eine wirkliche Erniedrigung an; demungeachtet aber zwang noch im Jahre 1744, wenige Tage vor der Kriegs-

erklärung Frankreichs an England, der Befehlshaber der französischen Seestreitkräfte auf einer Kreuzfahrt im Canal alle ihm begegnenden englischen Kriegsschiffe, die Flagge niederzuholen. Auch in dem Vertrage zwischen England und Holland von 1784 fand die oben gedachte Bestimmung aus den Friedensschlüssen von 1654 und 1674 wieder Aufnahme. Zwischen verschiedenen Staaten wurden zur Vermeidung von Conflicten, die sich auch häufig wegen der Priorität des Saluts in Rücksicht auf den Rang der commandirenden Offiziere entsponnen hatten, Uebereinkommen über den auf hoher See und auf den Rheden zu leistenden Salut getroffen; zum Theil wurde auch der Salut conventionell ganz abgeschafft.

III. Die Grundlage der Regeln des heutigen See-Ceremoniels ist die vollkommene Gleichheit der souveränen Staaten. Die Bedeutung der Ehrenbezeugungen ist eine rein ceremonielle. [1])

§ 26.

Arten der Ehrenbezeugungen.

I. Von den in früheren Zeiten üblich gewesenen Ehrenbezeugungen sind viele außer Gebrauch gekommen, namentlich solche, welche denjenigen, der sie erweist, erniedrigen, wie das Streichen der Flagge, [2]) und solche, welche keine Reciprocität zulassen, wie das in Lee Vorbeipassiren. [3])

II. Die heut üblichen internationalen Ehrenbezeugungen zerfallen in zwei Kategorieen:

A. Der Schiffsgruß (Salut).

1) Setzen der fremden Nationalflagge.

2) Auf- und Niederholen (Dippen) der Flagge. [4])

---

[1]) Twiss (I. § 184): „The Ceremonial of the salute is no longer connected with the idea of the supremacy of one Nation over another."

[2]) Neumann (§ 21) führt irrthümlicherweise das Flaggenstreichen als noch üblichen Schiffsgruß an. Das Streichen der Flagge bezeichnet im Seegefecht die Absicht, das Schiff dem Feinde zu übergeben; auf dem genommenen Schiff wird alsdann die Flagge des unterlegenen Theils unter derjenigen des Siegers gehißt.

[3]) Cleirac S. 75 des Anhangs: „Prendre le dessous du vent, est la plus grande soumission qui se puisse faire sur mer."

[4]) Flaggen- und Salut-Regl. vom 21. Mai 1878 § 49: „Schiffe der Kaiserlichen Marine dürfen, unter welchen Verhältnissen es auch sei, fremde Kriegsschiffe oder Festungen ꝛc. durch Dippen der Flagge nur dann begrüßen, wenn die fremden

3) Streichen der Segel, namentlich der Obersegel.[1])

4) Der Kanonengruß bis zu 21 Schuß,[2]) je nach der Veranlassung des Saluts, verbunden mit Setzen der Flagge der fremden Nation im Vor- oder Großtop, Bemannen der Raaen und Wanten, Hurrah-Ruf, Honneurs des Seesoldaten-Detachements durch Präsentiren des Gewehrs und Marschschlagen u. s. w.

5) Honneurs beim Begegnen von Booten.

B. **Anderweite Ehrenbezeugungen.**

1) Wechselseitige Besuche.

2) Ceremonieller Empfang an Bord von Kriegsschiffen nach Maßgabe des Ranges des besuchenden Fremden.

3) Betheiligung an nationalen Festlichkeiten in fremden Häfen.

§ 27.

Grundsätze in Betreff der Erweisung der Ehrenbezeugungen.

I. Im internationalen Verkehr setzen sich die Salute in der Regel zusammen aus Gruß und Gegengruß. Die Erwiderung des Kanonen-

---

Kriegsschiffe es zuerst oder nach Verabredung zugleich thun: jeder derartige Gruß ist aber unter allen Umständen sofort in derselben Weise, wie er gegeben, zu erwidern. — Das Grüßen der Kauffahrteischiffe durch dreimaliges Herunterholen der Flagge beziehungsweise durch Passiren mit halbheruntergeholter Flagge ist durch einmaliges Dippen der Flagge zu beantworten; ausgenommen ist nur der im § 26 angegebene Fall" (In Gegenwart der Kaiserlichen Standarte wird keine andere Flagge begrüßt).

[1]) Ist unseres Wissens im internationalen Verkehr nicht mehr üblich, noch weniger das früher als ein Zeichen der Ehrerbietung vorgekommene Streichen der Bramstängen. — Das Oesterr. Regl. (III. Nr. 1102 d) schreibt indeß vor: „Schiffe unter Segel haben anläßlich von Geschützsaluten die Untersegel aufzugeien und, wo thunlich, beizudrehen, auch bei gesetzten Bramsegeln die Bramfallen abzufieren; Schiffe unter Dampf, je nach Umständen die Fahrt zu vermindern oder ganz einzustellen. Das vorstehend angeordnete Abfieren der Bramfallen ist jedoch nur k. k. Ranges- und Commando-Abzeichen gegenüber zulässig; fremden Kriegsschiffen und fremden Flaggen gegenüber ist dies nur als Erwiderung, d. h. nur dann gestattet, wenn eine solche Ehrenbezeigung von den fremden Schiffen zuerst erwiesen wurde."

[2]) Diese Zahl ist das Maximum für den internationalen Salut. Deutsche Kriegsschiffe feuern für den deutschen Kaiser einen Salut von 33 Schuß, denselben Salut auch für die Kaiserin.

grußes soll Schuß für Schuß erfolgen, gleichviel ob derselbe zwischen Kriegsschiffen unter einander oder zwischen Kriegsschiffen und Küstenbatterieen gewechselt wird.

Kein Gegengruß erfolgt:

1) soweit es sich um einen Salut für fremde Souveräne, Familienmitglieder von solchen, Präsidenten von Republiken, Diplomaten, höhere Offiziere u. s. w. handelt; jedoch wird er unter Umständen auch in solchen Fällen geleistet;

2) auf die bei Gelegenheit nationaler Festlichkeiten gefeuerten Salute;[1])

3) von Kriegsschiffen an Caper.

II. In Betreff der Priorität gelten folgende Regeln und Gebräuche:

1) Ein einzelnes Schiff begrüßt ein fremdes Geschwader zuerst; dasselbe gilt für mehrere Schiffe, welche sich mit einem fremden Geschwader vereinigen; die Hülfsflotte begrüßt die Flotte der leitenden Macht zuerst.

2) Bei Begegnung einzelner Schiffe oder von Geschwadern giebt der Rang des Höchstcommandirenden den Ausschlag. Bei Ranggleichheit soll das in See befindliche Schiff zuerst salutiren.

3) Kauffahrteischiffe grüßen Kriegsschiffe zuerst. Der Kanonengruß von Kauffahrteischiffen wird nur beantwortet, wenn nicht weniger als 5 Schuß als Salut gefeuert worden sind, und zwar wird auf 5 Schuß mit 3 Schuß, auf mehr als 5 Schuß mit 5 Schuß und mehreren salutirenden Kauffahrteischiffen mit 7 Schuß gedankt.[2])

Hißt ein Kauffahrteischiff vor einem Kriegsschiff die Flagge, so hat letzteres dieselbe ebenfalls zu zeigen, wenn keine besonderen Gründe für das Gegentheil vorhanden sind.[3])

4) In seinen Hoheitsgewässern kann jeder Staat für seine Flagge die Priorität des Saluts beanspruchen.

III. Was insbesondere die Pflicht der Kauffahrteischiffe, Kriegsschiffe fremder Nationalität auf hoher See in der einen oder anderen Weise zu salutiren, anlangt, so kann die Verpflichtung zur Leistung einer solchen „unnützen und lästigen Formalität"[4]) für den heutigen

---

[1]) Näheres im Flaggen- und Salut-Regl. §§ 45 bis 49; Oesterr. Regl. III. Nr. 1100, woselbst auch unter Nr. 1141 bis Nr. 1146 sehr eingehende Bestimmungen über die für fremde Plätze, Flaggen und Standespersonen zu erweisenden Salute.

[2]) Das. § 41; Oesterr. Regl. III. Nr. 1101 ähnlich.

[3]) Instr. f. d. Commandanten Anl. I. § 99.

[4]) v. Martens, Précis I. § 162.

maritimen Verkehr nicht mehr behauptet werden. Der Flaggengruß als ein Act der Courtoisie ist aber noch vielfach in Uebung.[1])

IV. Allgemein üblich ist der Salut beim Einlaufen in einen fremden Hafen, beim Ankern auf einer fremden Rhede, beim Passiren unter den Forts oder Batterieen einer fremden Küste, vorausgesetzt, daß eine Erwiderung mit Sicherheit zu erwarten ist.[2])

V. Im Uebrigen kann es keinem Staat versagt werden, für den Bereich seiner Hoheitsgewässer das Ceremoniel nach seinem Ermessen zu regeln und in diesem Gebiet auch die von ihm getroffenen Anordnungen den Schiffen aller Nationen gegenüber, nöthigenfalls mit Gewalt, zur Durchführung zu bringen.

Solche Festsetzungen sind namentlich getroffen für die vor Küstenbefestigungen belegenen Hoheitsgewässer.[3])

VI. Außer in diesem Falle, also auf offenem Meere, ist jeder Zwang wegen unterlassenen oder nicht erwiderten Grußes unzulässig, weil der Salut eben lediglich Etiquetten-Sache ist, und ihm ein größeres Gewicht, als ihm vermöge dieses Charakters innewohnt, nicht beigemessen werden

---

[1]) Phillimore (II. § 304) erkennt principiell an, daß auf offener See die Erweisung von Ehrenbezeugungen von der Courtoisie oder gegenseitigem Einvernehmen abhängen müsse, fügt aber, unter Bezugnahme auf Klüber und v. Martens, hinzu: „According to usage however, merchant vessels are obliged to salute a vessel of war generally by cannon-shot, and also by lowering flag and sails; the salute by sails is the most usual.“ Diese Praxis kann indeß, jedenfalls soweit sie eine Pflicht zu ihrer Beobachtung einschließen soll, für den internationalen Verkehr nicht mehr als zu Recht bestehend anerkannt werden. Dagegen scheint allerdings für britische Kauffahrer die Pflicht zum Streichen der Obersegel beim Begegnen mit britischen Kriegsschiffen noch zu bestehen. (Das. § 307.)

[2]) Oesterr. Regl. III. Nr. 1141. In Betreff der Kauffahrteischiffe s. auch Anmerkung zu § 9 IX.

[3]) Z. B. in den Oesterr. Vorschriften über den Zulaß und die Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen an den österreichischen Küsten vom 20. Mai 1866, deren § 9 bestimmt: „Sollte ein auf Kanonenschußweite (an die Hafenbefestigungen) angekommenes Kriegsschiff seine Flagge nicht hissen, so hat das nächstgelegene Werk einen blinden Kanonenschuß, nach zwei Minuten einen scharfen Schuß vor den Bug des Schiffes als Warnung abzufeuern, und sollte auch diesem binnen drei Minuten nicht Folge gegeben worden sein, so ist scharf auf das betreffende Schiff zu feuern.“ S. auch Phillimore, II. § 303. — Das Feuern gegen Kauffahrteischiffe von den britischen und spanischen Forts in der Straße von Gibraltar ist mittels Declaration der betreffenden Regierungen vom 2. März 1865 abgeschafft worden (A. M. B. Nr. 114).

darf. Dem gegenüber ist es aber keineswegs ausgeschlossen, daß unter Umständen die Nichtleistung oder die unterlassene Erwiderung des üblichen Saluts als eine Beleidigung gegen den fremden Staat angesehen werden muß. Wenn es daher nach Lage der Sache nicht angängig erscheint, eine unterlassene Formalität zu ignoriren, beziehungsweise wenn es nicht gelingt, die Unterlassung durch Einvernehmen an Ort und Stelle zu redressiren, so wird eine Erklärung und je nach den Umständen Genugthuung auf diplomatischem Wege zu suchen sein.

VII. In fremden Hoheitsgewässern haben Kriegsschiffe alles zu vermeiden, was als eine Kränkung der betreffenden Nation ausgelegt werden könnte, und wenn nach dieser Richtung hin ein Versehen vorgekommen ist, solches zu entschuldigen. Eine solche Verletzung würde es z. B. sein, wollte der Commandant an Bord ein Fest begehen lassen, durch welches ein früherer Sieg über die Nation, in deren Hoheitsgebiet man sich befindet, gefeiert werden soll. Auch die Anordnung der Flaggen bei der Flaggen-Gala der Schiffe hat zuweilen Anlaß zu unerquicklichen Differenzen gegeben, so daß man es für erforderlich erachtet hat, auch hierüber besondere Normen aufzustellen. Allgemein wird es für unzulässig erachtet, eine Nationalflagge unterm Bugspriet zu setzen. In der französischen Marine sucht man Unannehmlichkeiten dadurch aus dem Wege zu gehen, daß man außer der eigenen Nationalflagge nur Signalflaggen verwendet.[1])

VIII. Nicht selten wird es, wenn es sich um Fragen des Ceremoniels handelt, an positiven Vorschriften fehlen; in solchen Fällen muß das tactgemäße Ermessen des Befehlshabers den Ausschlag geben.

---

[1]) Für die deutsche Marine setzt ein Befehl des Obercommandos vom 15. Januar 1868 (A. M. B. Nr. 146) fest: „Ich untersage hiermit, beim Flaggen S. M. Schiffe und Fahrzeuge diejenigen Signalflaggen, welche gleich Nationalflaggen sind oder irgend dafür genommen werden können, an solchen Stellen und in Verbindung mit solch' anderen Flaggen zu heißen, daß die Auslegung einer Absichtlichkeit zulässig sein könnte. — Von der gebräuchlich gewordenen Weise, den Namen des Schiffs aus der Marineliste am Heck oder unter dem Klüverbaum zu heißen, ist Abstand zu nehmen." — Das Oesterr. Regl. III. bestimmt unter Nr. 1005: „Alles, was das berechtigte Eigengefühl der fremden Nation, mit welcher man in Berührung tritt, verletzen könnte, muß strenge vermieden, deren Sitten und Gebräuche, deren Religion und Einrichtungen müssen geachtet werden."

VIII. Abschnitt.

Mitwirkung von Seestreitkräften bei Erledigung völkerrechtlicher Streitigkeiten außerhalb des Kriegszustandes.

§ 28.

Einleitung.

A. Interventionen.

I. Jeder unabhängige Staat ist berechtigt, seine inneren Verhältnisse selbstständig zu regeln, ohne einer auswärtigen Macht Rechenschaft darüber schuldig zu sein. Einmischungen eines Staats in die inneren Angelegenheiten eines anderen souveränen Staats sind demgemäß grundsätzlich unzulässig. Das Princip der Nichtintervention, welches hiernach die Regel bildet, erleidet aber eine Ausnahme, sobald für einen Staat die Nothwendigkeit eintritt, zur Erhaltung seiner Integrität und Würde oder zum Schutze seiner Unterthanen einer fremden Macht gegenüber mit Forderungen aufzutreten. Die Grenzen des hierauf sich gründenden Interventionsrechts festzustellen, ist um so schwieriger, als gerade auf diesem Gebiet Politik und Recht in besonders starke Concurrenz treten, die politischen Systeme und Gesichtspunkte aber den Ausschlag zu geben pflegen; das „Recht des Stärkeren" fällt zudem hauptsächlich ins Gewicht, und ein Rückblick auf die Geschichte der Interventionen zeigt es klar, wie hier das „Macht geht vor Recht" häufiger denn irgend wo anders zur Geltung kommt. Freilich haben stets, wenn eine Intervention zur Ausführung kam, sowohl die Intervenienten wie diejenigen, welche die Zulässigkeit der Einmischung bekämpften, es verstanden, deren rein politische oder diplomatische Begründung in die Form von Gesichtspunkten des internationalen Rechts zu kleiden.[1]) Auf ein näheres Eingehen in die Lehre von der völkerrechtlichen Zulässigkeit von Interventionen kann für unsere Aufgabe um so mehr verzichtet werden, als den in geeigneten Fällen bei Interventionen in Action tretenden Seestreitkräften in der Regel nur die Executive zufällt.

---

[1]) Zutreffend bezeichnet Geßner das Interventionsrecht als „ein Gebiet, wo für die Aufstellung fester Rechtsgrundsätze alle Karten und Sterne uns verlassen", und fügt hinzu, wie über die Anwendbarkeit desselben, wie die Geschichte zeige, ausschließlich die Politik entscheide. (Kriegführende und neutrale Mächte S. 105.)

II. Die Hauptfälle solcher maritimen Actionen betreffen: die Geltendmachung eines den Intervenienten zustehenden Rechts, die Erlangung von Genugthuung für die Verletzung eines solchen, die Ergreifung von Präventivmaßregeln gegen voraussichtliche Gefährdung der eigenen Sicherheit und Integrität oder des friedlichen Verkehrs auf See überhaupt, der Schutz von Staatsangehörigen und deren Interessen im Ausland bei erheblichen Rechtsverletzungen und hartnäckig verweigerter Genugthuung oder bei Ohnmacht der fremden Staatsgewalt, solche zu schaffen.

III. Interventionen sind durchaus nicht immer Zwangsactionen; im Gegentheil pflegt die Einmischung in allen Fällen in möglichst schonender Form von Rathschlägen, Vorstellungen u. dgl. m. und höchstens mit in Aussicht gestelltem Zwang in Scene gesetzt zu werden; die Eröffnung der letzteren Perspective pflegt aber auch erst dann einzutreten, wenn die freundschaftliche Intercession erfolglos war.

B. Repressalien.

IV. Repressalien sind Acte der Selbsthülfe; man versteht darunter die Reaction gegen eine Ungerechtigkeit nach erfolglos gebliebenem Versuch der gütlichen Beilegung der Differenz, mittels entsprechender Zwangsmaßregeln, welche letztere einen positiven oder einen negativen Charakter tragen können.

Völkerrechtlich begründet sind Repressalien bei jeder offenbaren Rechtsverletzung; es wird mithin erfordert:

1) ein klares Recht,
2) Verletzung desselben,
3) Forderung von Remedur oder Genugthuung,
4) Ablehnung dieser Forderung.

Ihre Erledigung finden Repressalien mit Erlangung der Remedur oder Genugthuung, durch anderweite gütliche Vereinbarung oder mit Ausbruch des Krieges.

V. Inwiefern Privatpersonen und Privateigenthum als ein für die Ausübung von Repressalien geeignetes Object angesehen werden können, darüber herrscht Streit. Manche halten die Beschlagnahme von Privateigenthum, z. B. von Handelsschiffen, wie sie besonders häufig vorgenommen wurde (s. § 30), für durchaus unzulässig, weil Privatpersonen nicht verantwortlich zu machen seien für das von ihrer Regierung begangene oder zu vertretende Unrecht, während die Gegner dieser Ansicht sich darauf stützen: daß die Interessen der Staatsangehörigen mit denen des Staats

Hand in Hand gingen, und jeder Einzelne ein vom Staat zugefügtes Unrecht mit zu vertreten habe; Sache des Staats sei es, diejenigen seiner Angehörigen, welche das Opfer solcher Repressalien geworden, zu entschädigen.[1])

§ 29.

Actionen der Kriegsschiffe.

I. Für die Thätigkeit der Kriegsschiffe in denjenigen Fällen, wo eine Intervention durch sie oder unter ihrer Mitwirkung erfolgen soll, sind folgende Gesichtspunkte hervorzuheben:

1) Ein Kriegsschiff repräsentirt im Ausland die bewaffnete Macht seines Heimathsstaats, nicht aber die souveräne Staatsgewalt als solche; die letztere wird in Friedenszeiten repräsentirt durch diplomatische Vertreter.

2) Es kann daher eine Intervention von Seiten der Kriegsschiffe nur für zulässig erachtet werden:

a. wenn dieselbe von der zuständigen Staatsgewalt, sei es unbedingt, sei es für gewisse Eventualitäten, angeordnet ist;

b. auf Requisition des zuständigen politischen Repräsentanten; ferner aber — weil solches in der Natur der Verhältnisse liegt —

c. um die Ehre der Flagge zu wahren;

d. in dringenden Fällen, auf eigene Verantwortlichkeit des Commandanten, sobald es sich um die Gewährung von augenblicklichem Schutz bei ernster Gefährdung von Angehörigen seiner Nation handelt.

In dem letzteren Falle, der namentlich an solchen Plätzen vorkommen kann, in denen ein nach europäischem Muster organisirtes Staatswesen nicht existirt, ist es unerläßlich, daß dem actuellen Einschreiten eine, wenn auch nur summarische, Prüfung der Sachlage vorausgeht; ist es irgend möglich, so muß ein Einvernehmen mit dem diplomatischen Repräsentanten, wo ein solcher eingesetzt ist, hergestellt werden. Einseitige Angaben von Privatpersonen, welche den Schutz einer Kriegsflagge in Anspruch nehmen, sind mit größter Vorsicht aufzunehmen. Dieselben pflegen nicht nur stark zu übertreiben, sondern sie behaupten sehr oft ein ihnen zugefügtes oder drohendes Unrecht, wo ihnen nur Nachtheile erwachsen sind oder bevorstehen, welche sie sich entweder durch ihr eigenes Verhalten zuzuschreiben haben, oder welche lediglich eine Consequenz ihres freiwillig gewählten

[1]) S. Ortolan, I. S. 350.

Aufenthalts in dem fremden Lande sind. „Wer sich in einem fremden Lande niederläßt, acceptirt von vorn herein freiwillig die Chance aller Gefahren, welchen dieses Land ausgesetzt sein kann, und gleichwie er an den Vortheilen der Landesbewohner Theil nimmt, muß er auch die Theilnahme an den Unfällen auf sich nehmen. Der äußere sowohl, wie der innere Krieg gehören in die Kategorie dieser Chancen, deren Wirkungen, die ohne Zweifel beklagenswerth aber oft unabhängig von dem menschlichen Willen sind, den Schuldigen wie den Unschuldigen treffen.“ [1])

Festzuhalten ist ferner, daß auf das bloße Ersuchen von Consuln, soweit denselben nicht etwa, wie einzelnen Berufs-Generalconsuln, diplomatische Befugnisse beigelegt sind, außer in dem Falle zu d, ein Einschreiten mittelst militärischer Gewalt unzulässig ist. Denn der Consul repräsentirt nicht den Staat, welcher ihn eingesetzt hat, in politischer Hinsicht; er wird auch in der Regel gar nicht in der Lage sein, die politischen Consequenzen in ihrem vollen Umfange und namentlich die mittelbaren Verwickelungen zu ermessen, welche aus derartigen gewaltsamen Einmischungen hervorgehen können. Die Entschließung über eine Einmischung in auswärtige Angelegenheiten ist überhaupt grundsätzlich Sache der souveränen Staatsgewalt beziehungsweise deren diplomatischer Repräsentanten nach Maßgabe der denselben ertheilten Instructionen und Directiven.

3) Nicht minder schwierig wie die Entschließung, ob einzuschreiten, wird oft diejenige über die Art und die Grenzen des Einschreitens sein. Beide Schwierigkeiten fallen natürlich weg, wenn der Commandant nach bestimmten Anweisungen zu handeln hat. Im Uebrigen dürfte Folgendes gelten: Wird die Action auf Ansuchen eines politischen Repräsentanten unternommen, so werden im Allgemeinen die von demselben ertheilten Directiven, namentlich in Betreff der Grenzen der Action, als maßgebend anzusehen sein; für die militärische Durchführung aber hat der Commandant selbstständig mit seiner eigenen Verantwortlichkeit einzutreten, und es sind hiernach in erster Linie folgende Grundsätze maßgebend:

---

[1]) Note des russischen Reichskanzlers an den russischen Gesandten in London vom 21. April 1850, mit Bezug auf die Entsendung eines britischen Geschwaders nach Neapel und Livorno zur Unterstützung der Reclamationen britischer Unterthanen, welche gelegentlich der Unterdrückung dort stattgehabter Unruhen Schäden erlitten hatten; Toscana hatte dagegen Rußlands Vermittelung in Anspruch genommen. S. bei de Cussy, II. S. 509 ff.

a. Während die Verantwortlichkeit in Betreff der politischen Zulässigkeit des Einschreitens dem diplomatischen Vertreter obliegt, hat allein der Commandant die maritime und militärische Ausführbarkeit zu beurtheilen, und er wird daher der Requisition des ersteren, unter Berücksichtigung der maritimen und militärischen Verhältnisse, nach Möglichkeit zu entsprechen haben.

b. Die Ehre der Flagge muß unter allen Umständen gewahrt werden; es muß deshalb auch namentlich ein angefangenes Unternehmen mit Daransetzung aller Kräfte zu Ende geführt werden. Unverrichteter Sache abziehen schädigt das Ansehen der Flagge und mithin die Würde der Nation in schlimmster Weise.

c. Es soll Gewalt nur im äußersten Falle und nicht mehr Gewalt angewendet werden, als zur Erreichung des gestellten Ziels erforderlich ist. Die Gewalt ist überhaupt, wie schon oben angedeutet, das äußerste zulässige Mittel des Einschreitens und daher nur anzuwenden, wenn die anderen Mittel erschöpft sind, insbesondere, wenn die fremde Regierungsgewalt die verlangte Remedur hartnäckig verweigert oder ohnmächtig ist, eine solche zu leisten. Momentan werden zwar in den meisten Fällen Gewaltactionen die Wirkung nicht verfehlen; ob dadurch aber dauernde Vortheile erlangt werden, das ist eine ganz andere Frage. Die Erfahrung hat gelehrt, daß häufig das bloße Erscheinen eines Kriegsschiffs, verbunden mit einem bestimmten Auftreten, welches in Betreff der eventuellen Entschließungen keinen Zweifel ließ, hinreichte, Abhülfe zu schaffen.[1])

---

[1]) Von den äußerst zahlreichen Fällen von Interventionen mittels Kriegsschiffe mag der folgende, als besonders interessant wegen der dabei concurrirenden verschiedenen völkerrechtlichen Complicationen, hier eine Stelle finden: Nach Niederwerfung des ungarischen Aufstandes von 1848/49 flüchtete einer der Agenten Kossuths, Martin Koszta, nebst vielen anderen Theilnehmern an dem Aufstande nach der Türkei. Die Pforte lehnte die von Oesterreich geforderte Auslieferung der Flüchtlinge ab, internirte dieselben zunächst, bewilligte ihnen aber später gegen das Versprechen, sich nicht mehr in der Türkei sehen zu lassen, die Einschiffung nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Koszta erschien aber im Juni 1853 wieder in Smyrna. Der österreichische General-Consul verlangte von dem türkischen Gouverneur die Ausweisung und ließ ihn, nachdem dieser Forderung stattgegeben war, kraft seiner Jurisdictionsgewalt am 22. Juni verhaften und an Bord der gerade im Hafen ankernden österreichischen Kriegsbrigg „Husar" bringen. Ein aus Veranlassung dieser Maßregel von den italienischen Flüchtlingen in Smyrna gegen die Brigg und das österreichische Consulat geplantes Complott

II. Die für die politisch-militärische Thätigkeit der Commandanten der deutschen Kriegsschiffe maßgebenden allgemeinen Regeln sind enthalten in den §§ 10, 12, 13, 14, 16 der Instruction für den Commandanten rc., zusammengestellt in der Anlage G. [1])

---

gelangte nicht zur Ausführung. Der Gouverneur berichtete nach Constantinopel. Unvermuthet traf am 23. Juni Mittags die Vereinigte Staaten-Corvette „Saint-Lewis" ein. Alsbald entsandte der Commandant derselben, Capitän Ingraham, einen Officier an Bord des „Husar" mit der Anfrage, ob ein Herr Martin Koszta, Bürger der Vereinigten Staaten, dort als Gefangener festgehalten werde? Da der Commandant des „Husar", Capitän Schwarz, zur Zeit abwesend war, ersuchte man den amerikanischen Officier, wieder zu kommen, wenn derselbe an Bord sei. Bald darauf begab sich Capitän Ingraham mit dem amerikanischen Consul nach dem österreichischen General-Consulat und reclamirte den Koszta. Der General-Consul lehnte die Forderung ab, da der Gefangene Ungar, mithin österreichischer und nicht amerikanischer Staatsangehöriger sei; durch kaum einjährigen Aufenthalt in den Vereinigten Staaten habe derselbe nicht das Bürgerrecht derselben erwerben können. Weitere directe Erörterungen mit dem Capitän Ingraham lehnte der General-Consul ab, da er in politischen Angelegenheiten nur mit dem Consul zu verhandeln habe. Indessen wurde dem Capitän Ingraham eine Unterredung mit Koszta am Bord des „Husar" bewilligt. Bei dieser Unterredung erklärte letzterer auf Befragen des Capitäns Ingraham, ob er Bürger der Vereinigten Staaten sei? „Nein, er sei Ungar"; wie lange er in Amerika gewesen? „ein Jahr"; weshalb er von dort weggegangen sei? „um sich in Smyrna niederzulassen"; ob er einen amerikanischen Paß habe? „nein"; ob er in Amerika die Erklärung abgegeben habe, daß er naturalisirt zu werden wünsche? „Ja; aber es habe ihm dort nicht gefallen und so sei er abgereist." Capitän Ingraham erklärte hierauf in Gegenwart des österreichischen General-Consuls und des Capitäns Schwarz dem amerikanischen Consul: „Dieser Mann ist nicht Bürger der Vereinigten Staaten" und ging von Bord. — Ein in der Folge beabsichtigtes Attentat der Flüchtlinge auf die amerikanische Corvette blieb ohne Erfolg; dagegen wurden österreichische Officiere in einem Café angegriffen und einer derselben, durch einen Dolchstich verwundet, ertrank, als er sich durch Schwimmen an Bord flüchten wollte.

Nachdem die Gesandten der Vereinigten Staaten und Oesterreichs bei der Pforte von den Vorgängen in Kenntniß gesetzt waren, entsandte die türkische Regierung einen außerordentlichen Commissarius zur Untersuchung der Angelegenheit nach Smyrna.

Am 28. Juni Abends um 10 Uhr ließ plötzlich Capitän Ingraham dem Capitän Schwarz eine Erklärung dahin zugehen, daß er die für den folgenden

---

[1]) In den Q. R. enthalten die §§ 417 ff. die Grundsätze. S. ferner Oesterr. Regl. III. Nr. 57.

§ 30.
Besondere Arten von Repressalien mit Bezug auf den maritimen Verkehr.

A. Wegnahme von Handelsschiffen.

I. Die Wegnahme von Handelsschiffen war in früheren Zeiten eine unter den europäischen Nationen durchaus gebräuchliche Art der Repressalien, ja sogar vielfach als solche für den Fall eintretender Justizverweigerung vertragsmäßig vereinbart. Es bedurfte alsdann zur Ausführung derselben nur der Autorisation von Capern durch sogenannte lettres de représailles; ursprünglich übten sogar die in ihren Rechten verletzten Privatpersonen selbstständig ohne staatliche Autorisation derartige Repres-

---

Tag in Aussicht genommene Wegführung des Koszta mittels eines Dampfers nicht dulden werde, und näherte sich mit seinem Schiff, die Geschütze scharf geladen, der Brigg. Am nächsten Tage reclamirte der amerikanische Consul, unter Hinweis auf die Position der Corvette, den Koszta bei dem österreichischen General-Consul; dieser lehnte entschieden ab; der amerikanische Consul verlangte nun Aufschub des Transports des Koszta, da die Verhandlungen in Constantinopel schwebten; der österreichische General-Consul erwiderte: er werde Befehle abwarten. Capitän Ingraham ließ die Geschütze zurückziehen, blieb aber dicht bei der Brigg liegen.

Am 2. Juli forderte Capitän Ingraham die Ueberlieferung des Koszta bis 4 Uhr p. m., mit der Drohung, daß er ihn im Weigerungsfalle mit Gewalt holen werde; Capitän Schwarz erwiderte: bezüglich des Gefangenen stehe er zu Befehlen des General-Consuls; der Gewalt werde er Gewalt entgegensetzen. Beide Schiffe machten darauf gefechtsklar — mitten im Hafen, unter zahlreichen Kauffahrteischiffen, und in einer Entfernung von etwa 100 Schritt von der Stadt!

Der preußische Consul protestirte beim Gouverneur im Interesse seiner Landsleute und forderte, daß ein im Hafen befindliches türkisches Kriegsschiff sich zwischen der Corvette und der Brigg postiren solle, und daß die Küstenbatterieen die Ordre erhielten, auf das erste Schiff, welches das Feuer eröffnen würde, zu schießen. Der türkische Gouverneur beschränkte sich aber darauf, durch einen Dragoman beim amerikanischen Consul mündlich Protest einlegen zu lassen. Der Letztere achtete dessen nicht weiter, sondern forderte nochmals von dem österreichischen General-Consul die Ueberlieferung des Koszta mit dem Hinzufügen, daß Capitän Ingraham von dem Geschäftsträger der Vereinigten Staaten zu Constantinopel angewiesen sei, im Ablehnungsfalle die österreichische Brigg in den Grund zu bohren. Die Erwiderung des österreichischen General-Consuls ging dahin: das sei ein Flibustierstreich, und der Geschäftsträger, der eine so niederträchtige Ordre erlasse und das Völkerrecht mit Füßen trete, in einer Zeit, wo die Vereinigten Staaten mit Oester-

salien aus, und erst, als das Recht der Fehde und Selbsthülfe mit der Entwickelung des modernen Staats zurückgedrängt war, wurde diese Befugniß beseitigt und die Sanction der Behörde, zunächst der Local- oder Districtsobrigkeit, später diejenige der obersten Regierungsgewalt, erfordert. Die französische Marine-Ordonnanz von 1681 behandelt diesen Gegenstand unter dem Titel „Lettres de marque et de représailles“ (Livre III, Tit. X). [1]) Der Ertheilung der Autorisation mußte vorausgehen eine Untersuchung und beziehungsweise die diplomatische Vermittelung nach Maßgabe der bestehenden Verträge. Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird in Staatsverträgen für den Fall der offenbaren Justizverweigerung die Ertheilung von Repressalienbriefen für zulässig erklärt, z. B. in dem Handelsvertrag zwischen England und Frankreich vom 26. September 1786. In diesem Jahrhundert ist die Ertheilung von Repressalienbriefen gänzlich außer Gebrauch gekommen; aber einen förmlichen Ausdruck, wie die Abschaffung der Caperei im Kriege (vergl. § 34), hat das nie gefunden. Dagegen ist auch noch in neuerer Zeit an Kriegsschiffe die Ermächtigung zur Vornahme von Repressalien durch Wegnahme von Kauffahrteischiffen ertheilt worden.

Ein britisches Kauffahrteischiff, „The Prince of Wales“, war im Juni 1861 an der brasilianischen Küste gestrandet; die Küstenbewohner hatten das Strandgut geplündert. Die britische Regierung forderte von der brasilianischen eine Geldentschädigung von 3200 Lstrl.; letztere lehnte ab. Auf desfallsige Anweisung nahmen in der Folge britische Kriegsschiffe auf hoher See in der Nähe von Rio de Janeiro fünf brasilianische Kauffahrteischiffe weg; die letzteren wurden wenige Tage später wieder freigegeben, nachdem die brasilianische Regierung sich zur Leistung der Entschädigung bereit erklärt hatte. Die Zahlung erfolgte demnächst unter

---

reich im Frieden sind, müsse wahnsinnig geworden sein — das Gefecht würde die Brigg annehmen. Nun verlangte der amerikanische Consul, einlenkend, Ueberlieferung des Koszta an die türkische Behörde, bis die beiderseitigen Regierungen oder Gesandtschaften über das Weitere entschieden haben würden. Auch das lehnte der österreichische General-Consul ab, erklärte sich aber bereit, den Gefangenen einer unparteiischen Behörde zu überliefern; hiernach erfolgte an demselben Tage die Uebergabe desselben an den französischen General-Consul. Später wurde er in Freiheit gesetzt. Die österreichische Regierung legte das völkerrechtswidrige Vorgehen der Organe der Vereinigten Staaten-Regierung in einem Memorandum den übrigen Mächten dar (de Cussy, II. S. 98 bis 112).

[1]) Valin, II. S. 414 bis 426. — Steck, S. 32 ff.

Protest gegen das Verfahren der britischen Regierung. In einer späteren Note forderte Brasilien Genugthuung für die Repressalien, und da solche nicht geleistet wurde, wurden Ende Mai 1863 die diplomatischen Beziehungen mit England abgebrochen.[1])

II. Generalrepressalien schließen die Befugniß zur Ausübung von Gewaltacten aller Art, nach Maßgabe der im Kriegszustand er-

---

[1]) S. Ortolan, I. S. 359, ff.

Als Beispiele aus früherer Zeit mögen folgende Fälle dienen:

1) Unter der Regierung Cromwells wurde unter irgend einem Vorwand ein englisches Kauffahrteischiff an der französischen Küste angehalten und confiscirt. Frankreich lehnte auf desfallsige Forderung den Ersatz des Werths von Schiff und Ladung ab. Ohne sich auf weitere Verhandlungen einzulassen, ertheilte Cromwell hierauf zwei Kriegsschiffen die Ordre, die französischen Fahrzeuge, die sie im Canal treffen würden, zu nehmen; diese brachten kraft ihres Mandats einige Schiffe auf, aus deren Erlös der geschädigte englische Schiffseigner schadlos gehalten wurde, während man den Rest der französischen Regierung zur Verfügung stellte. De Villemain in seiner Geschichte Cromwells bezeichnet dessen Verfahren als „insolente justice“, wozu Ortolan (I. S. 357) bemerkt: „C'était justice, en effet, d'après les moeurs du temps; mais justice insolente, parceque les formes diplomatiques préalables, prescrites pour les réclamations avant d'en venir à la mesure extrême des représailles, n'avaient pas été suivies.“

2) Durch Mandat vom 23. Februar 1691 verbot König Christian V. von Dänemark fremden Fahrzeugen den Wallfischfang an den grönländischen Küsten, und zwar den deutschen Hansestädten unter Androhung der Confiscation ihrer Fahrzeuge und Ladungen in Contraventionsfällen.

3) Im Jahre 1778 hatten englische Kreuzer eine Anzahl Bordeauxer Schiffe unter dem Vorwand, dieselben hätten Kriegscontrebande für Amerika an Bord, weggenommen. Der König von Frankreich ertheilte in Folge dessen den Rhedern jener Schiffe einen Repressalienbrief auf die Güter der englischen Unterthanen bis zur Höhe des Werths der genommenen Schiffe; die Autorisation lautete: „— Nous avons autorisé et autorisons par les présentes signées de notre propre main les dits sieurs Reculé, de Basmarin et Raimbaux, à faire saisir et arrêter, tous et chacun, les marchandises, effets et biens, qu'ils trouveront en mer et sur terre, appartenants aux sujets du Roi d'Angleterre jusqu'à concurrence de la valeur des dits onze navires pris et chargements, dommages-intérêts et frais d'exécution, et, en conséquence, avons permis et permettons aux dits exposants d'armer des navires et de les employer pour recouvrer en mer, sur lesdits sujets, les pertes ci-dessus — —“

4) Im Jahre 1783 beschlossen die Generalstaaten, den Admiral Reynst zu beauftragen, so viele venetianische Schiffe aufzubringen, als nöthig sei, um gewisse Forderungen von zwei niederländischen Kaufleuten an den Residenten der Republik Venedig in Neapel zu decken.

aubten Gewalt, ein. Nach der englischen Praxis pflegt die Ermächtigung der gesammten Kriegsflotte zur Wegnahme feindlicher Schiffe und Güter ausgesprochen zu werden.

Generalrepressalien sind gewöhnlich die unmittelbaren Vorläufer des Krieges. [1]) Auch den Krimkrieg leitete die englische Regierung in dieser Form ein durch den Erlaß vom 29. März 1854. [2])

B. Wegnahme von Kriegsschiffen.

III. Als Beispiel mag dienen die Besitzergreifung von zwei Corvetten der Republik Hayti durch den Commandanten der deutschen Corvette „Vineta" im Hafen von Port au Prince im Juni 1872, nach jahrelangen erfolglosen Verhandlungen seitens der Organe der deutschen Regierung mit der haytischen Regierung, wegen verschiedener Ansprüche deutscher Reichsangehöriger an die letztere. Die Besitzergreifung erfolgte ohne Widerstand seitens der haytischen Besatzungen; nach Ausführung derselben wurde an Bord beider Schiffe die haytische Flagge niedergeholt und die deutsche Flagge gesetzt. Nach einem Zwischenfall (Angriff gegen ein von der „Vineta" entsendetes Boot durch haytische Truppen) erfolgte unmittelbar darauf die Zahlung der von dem Commandanten der „Vineta" für die betreffenden Reichsangehörigen verlangten Entschädigungssumme von 3000 Lstrl. und demnächst die Freigabe der beiden Corvetten; ihre formelle Erledigung fand die Angelegenheit mit der Salutirung der haytischen Flagge bei sofortigem Gegensalut.

---

[1]) v. Martens, Précis II. § 262: „Lorsqu'on décerne des représailles générales et quo'n les exécute, c'est passer de l'état de paix à celui de guerre."

[2]) Derselbe lautet: „Her Majesty having determined to afford active assistance to her ally, the Sultan of the Ottoman Empire, for the protection of his dominions against the encroachments and unprovoked aggression of His Imperial Majesty the Emperor of all the Russias, Her Majesty is therefore pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that General Reprisals be granted against the ships, vessels and goods of the Emperor of all the Russias, and of his subjects or others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions, so that Her Majestys fleets and ships shall and may lawfully seize all ships, vessels and goods etc." Das ist thatsächlich ein Kriegsmanifest.

C. Embargo.

IV. Man versteht unter Embargo das Recht der Staatsgewalt auf eine vorläufige Zurückhaltung oder Beschlagnahme der in ihren nationalen Gewässern, namentlich in den Häfen, sich aufhaltenden fremden Kauffahrteischiffe.

V. Außer als Repressalie wird ein derartiger Arrest — arrêt du prince[1]) — auch in Anwendung gebracht als Präventivmaßregel bei drohendem Kriege oder auch während eines Krieges. Der Regierungsgewalt, welche eine solche Maßregel anordnet, liegt nöthigenfalls die Fürsorge für die Besatzung der betreffenden Schiffe ob.[2])

Erfolgt in solchen Fällen die Zurückhaltung aller fremden Kauffahrteischiffe, das sogenannte Generalembargo, lediglich zu dem Zweck, das Bekanntwerden gewisser Thatsachen, namentlich militärischer Operationen und Maßnahmen, zu verhindern, weil aus solchem Bekanntwerden dem betreffenden Staat Nachtheile erwachsen können, so hat eine derartige Maßregel nichts Verletzendes.[3])

Ueber Hafensperrung im Kriege s. § 52, über Verwendung neutraler Kauffahrteischiffe zu Kriegszwecken § 41.

D. Verbot des Einlaufens von Schiffen.

VI. Als Beispiel diene das generelle Verbot, welches die sardinische Regierung im Jahre 1837 in Betreff aller spanischen Schiffe erließ, nach-

---

[1]) S. den Artikel darüber bei Caumont, S. 247 bis 265; namentlich ist die Behandlung der seehandelsrechtlichen Seite der Sache darin lehrreich. — Auch Steck, S. 3 ff.

[2]) Calvo, I. S. 815.

[3]) Das französische Decret vom 15. August 1851, betreffend den Dienst in der Flotte, enthält die allgemeine Bestimmung: „Dans les colonies françaises, lorsque les intérêts du service de l'État lui (au commandant en chef) paraissent exiger que les mouvements des bâtiments qu'il commande, restent secrets, il peut requérir l'autorité supérieure d'ordonner l'embargo sur les bâtiments français et étrangers, en lui faisant connaître confidentiellement le motif de sa demande et quelle devra être la durée de l'embargo." — Gleich nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Juni 1870 wurde das Auslaufen von Schiffen aller Nationen aus dem Kieler Hafen von einem bestimmten Zeitpunkt ab im Interesse der Sperrarbeiten und der Geheimhaltung der Sperreinrichtungen, ingleichen das Einlaufen verboten; dieselbe Maßregel würde schon zulässig gewesen sein bei drohender Kriegsgefahr.

dem die spanische Regierung den sardinischen Consuln in Spanien, gleichfalls um Repressalien zu üben, das Exequatur entzogen hatte.[1])

E. Friedensblockade.

VII. Die Zulässigkeit der Verhängung einer Blockade[2]) außerhalb des Kriegszustandes, sei es zum Zweck der Intervention, wie diejenige, welche Frankreich, England und Rußland im Jahre 1827 der Türkei gegenüber ins Werk setzten, sei es als Repressalie, sei es zur Verhütung von Rechtsverletzungen, hat niemals, weder in der Praxis, noch in der Doctrin allgemeine Anerkennung gefunden; insbesondere haben dritte Mächte Veranlassung genommen, gegen die Rechtsverbindlichkeit solcher Blockaden Einspruch zu erheben. Dabei gab insbesondere zu Zweifeln und Differenzen die Frage Anlaß, ob bei der außerhalb des Kriegszustandes verhängten Blockade im Falle des Blockadebruchs eine Confiscation von Schiffen und Gütern der Angehörigen dritter Staaten statthaft sei. Die britische Praxis entschied stets im bejahenden Sinne, während der französische Staatsrath, in seiner Eigenschaft als oberstes Prisengericht in einem Urtheil vom 1. März 1848 eine Confiscation in derartigen Fällen für unzulässig erklärte. Erkennt man diese letztere Auffassung als zutreffend an, so gewinnt die ganze Maßregel einen eigenthümlichen, in ihren Nachwirkungen von der Kriegsblockade durchaus verschiedenen Charakter.

Sehr heftig polemisirt Hautefeuille[3]) gegen das Institut. Er leitet seine Auffassung aus der willkürlichen und verfehlten Unterstellung her, daß die Blockade das Resultat der Eroberung feindlichen Gebiets sei;[4]) eine solche Eroberung, führt er aus, sei nur im Kriege denkbar, mithin auch eine Blockade nur nach ausgebrochenem Kriege zulässig; den auf der Hand liegenden Einwand, daß die mit der Ausführung einer Blockade beauftragten Kreuzer häufig außerhalb des feindlichen Territorialmeeres, also in demjenigen Theile der See stationirt sind, der überhaupt einer Occupation nicht unterworfen ist, sucht er mit Gründen zu widerlegen, die in ihren letzten Consequenzen gerade zu dem entgegengesetzten Resultat führen. Die Meinung Hautefeuilles wird indeß von vielen Publicisten getheilt.[5]) Für

---

[1]) Ausführliches darüber s. bei de Cussy, II. S. 326 bis 329.

[2]) Ueber den Begriff „Blockade" s. § 48.

[3]) D. e. d. III. S. 176—194.

[4]) S. auch darüber Geßner, D. d. N. S. 166 ff. und 242.

[5]) Namentlich von Geßner das. S. 236—241 und S. 245, neuerdings

die Zulässigkeit der Maßregel tritt in erster Linie Heffter[1]) ein; er erachtet deren Anwendung für vollkommen gerechtfertigt und ihre Verbindlichkeit dritten Nationen gegenüber für unbedenklich; die Humanität, hebt er hervor, könne das neue völkerrechtliche Institut nur billigen. Von einem anderen Gesichtspunkt aus vertheidigt Cauchy[2]) dasselbe, indem er eine solche Blockade als localisirten Krieg auffaßt.

Unseres Dafürhaltens kann die Berechtigung der Verhängung von Blockaden außerhalb des Kriegszustandes, insbesondere als Repressalien, nicht mit Erfolg angefochten werden. Selbst harte Repressalien, auch wenn sie die Interessen dritter Nationen beziehungsweise deren Angehöriger in Mitleidenschaft ziehen, stellen sich als ein geringeres Uebel dar, als der Krieg, das äußerste Mittel der völkerrechtlichen Selbsthülfe; die Zulässigkeit von Repressalien, als eines Mittels solcher Selbsthülfe, steht aber ganz außer Frage; der Krieg ist eben nicht die einzige Art der völkerrechtlichen Gewaltactionen; auch gewaltsame Interventionen ohne den Charakter des kriegerischen Angriffs müssen unter Umständen als wohl berechtigt erachtet werden. Auch der Umstand, daß die Friedensblockade ein Institut neueren Ursprungs ist — der erste Fall ist derjenige von 1827 —

---

auch wieder in einem Artikel in Nr. 307 der Augsburger Allgemeinen Zeitung von 1880; Wurm, im Staatslexikon Bd. XII. S. 132; Neumann, § 38; Oppenheim, S. 255; letzterer, indem er die Blockade als ein ausschließliches Kriegsmittel ansieht, bemerkt dazu: „Als das Cabinet von Washington beim Ausbruch des letzten großen nordamerikanischen Bürgerkrieges den Fehler beging, die Häfen der Südstaaten in Blockadezustand zu erklären, statt sie einfach kraft Souveränetätsrechts zu schließen, da folgerten die europäischen Seemächte mit berechtigter Benutzung dieses Irrthums, daß sie die rebellischen Südstaaten als kriegführende Partei anerkennen dürften." Da war aber keine Friedensblockade! ihre Veranlassung war der ausgebrochene Bürgerkrieg, wenn derselbe auch anfänglich nur als Rebellion angesehen wurde; daß im Laufe eines Bürgerkrieges eine Blockade ebenso zulässig ist, wie in jedem anderen Kriege, kann nicht zweifelhaft sein; eine bloße Schließung aber hat keineswegs denselben Effect. S. darüber im Kriegsrecht Abschnitt IV. Gegen die Zulässigkeit von Friedensblockaden sprechen sich ferner aus: Pistoye et Duverdy, I. S. 376—378, H. B. Deane, S. 48, Assensio, S. 43. Auch Bluntschli (§ 507) will die Verbindlichkeit den neutralen Schiffen gegenüber (das Prädicat „neutral" erscheint nicht correct, da es sich ja nicht um einen Kriegszustand handelt) nicht einräumen.

[1]) § 112. Auch Geffken bemerkt: wenn man überhaupt Repressalien zulasse, könne doch die Zulässigkeit der Blockade außerhalb des Krieges kaum bestritten werden.

[2]) II. S. 426—428. Dafür auch Calvo, II. S. 599—605.

kann füglich nicht für seine Unstatthaftigkeit geltend gemacht werden. Ebenso-wenig schließt der Umstand, daß die Pariser Declaration vom 16. April 1856, betreffend den Seekrieg, die Blockade behandelt, ihre Anwendbarkeit außerhalb des Krieges aus; denn jene Declaration setzt nur fest, in welchem Falle eine Blockade im Kriege als verbindlich anzusehen sei.

Von einer Ungerechtigkeit der Maßregel dritten Staaten oder deren Angehörigen gegenüber kann aber sicherlich nicht die Rede sein, wenn man, der französischen Praxis entsprechend, von einer Confiscation ihrer Schiffe und Güter absieht und nur sich auf Sequestration der letzteren beschränkt.

Zweiter Theil.

Seekriegsrecht.

I. Abschnitt.

Das Verhältniß der Kriegsparteien.

§ 31.

Einleitung.

Allgemeiner Charakter des Kriegsrechts.

I. Die so vielfach erörterten Fragen, ob der Krieg überhaupt erlaubt und beziehungsweise unter welchen Voraussetzungen ein Krieg als gerechtfertigt angesehen werden könne, gehören nicht in die Lehre des positiven Völkerrechts. Denn die Staatenpraxis hat zu allen Zeiten die Zulässigkeit anerkannt, und auch der moderne Culturstaat hält denselben Standpunkt fest. Wir können demgemäß nur mit der Thatsache rechnen, daß der Krieg ebensowenig vermeidbar ist, wie es Streitigkeiten und Gewaltacte zwischen einzelnen Personen sind; dem Völkerrecht aber, indem es von der Thatsache der Zulässigkeit des Krieges ausgeht, fällt die Aufgabe zu, seine civilisatorische Macht auf diesem Gebiet zur Geltung zu bringen, darauf fußend, daß der Krieg ein Rechtsmittel, nämlich das äußerste Mittel der Selbsthülfe, sei. Nur wenn man diesen Standpunkt einnimmt, lassen sich Rechtsnormen für den Kriegszustand aufstellen, deren Ziel die möglichste Minderung und Milderung seiner Uebel ist; sieht man dagegen den Krieg als einen Zustand an, welchem die rechtliche Basis fehlt, so öffnet man damit auch jeder Willkür in seinem Verlauf die Pforten. Die Frage, ob ein Krieg ein gerechter sei, ist für das Völkerrecht ohne praktische Bedeutung, schon aus dem Grunde, weil es keinen Richter giebt, der über dieselbe zu entscheiden zuständig wäre. Indessen ist die

abstracte Frage, welcher Krieg als ein gerechter anzusehen, nicht nur von Philosophen und Politikern, sondern, nach Grotius Vorgang,[1]) auch in vielen Lehrbüchern des Völkerrechts mehr oder weniger eingehend behandelt worden.[2])

II. Das Kriegsrecht ist der Inbegriff der Normen, welche im Fall eines Krieges vom Standpunkt des Völkerrechts aus für das Verhältniß der Kriegsparteien zu einander und zu dritten Mächten (Neutralen) gelten. Sie bilden die Basis für den internationalen Rechtsschutz, auf welchen nicht nur der Private Anspruch hat, sondern der auch für die Streitkräfte selbst nach mannigfachen Richtungen hin erforderlich ist. Solche Regeln kannte das Alterthum nur ganz vereinzelt, z. B. hinsichtlich der Parlamentäre. Erst der Geist des neueren Culturlebens und die zur Geltung gekommene Auffassung, daß der Krieg nur ein nothwendiges Uebel sei, und daß sich daher die Kriegführung auf solche Acte zu beschränken habe, welche zur Beseitigung dieses Uebels erforderlich sind, daß mithin jede zwecklose Grausamkeit verpönt, daß der Krieg zwischen Staaten und deren Streitkräften, nicht aber gegen Privatpersonen geführt werden soll, haben zu einem System von Grundsätzen geführt, welche das Streben nach möglichst humaner Kriegführung deutlich erkennen lassen, und deren Nichtbeachtung nur in dem Falle der äußersten Noth, als sogenannte Kriegsraison, gerechtfertigt erscheinen kann.

Das Kriegsrecht ist aber auch heute noch die schwankendste Materie des Völkerrechts und in erhöhtem Maße gilt dies für das Seekriegsrecht, d. h. denjenigen Theil der Materie, welcher sich auf die Verhältnisse der Kriegführenden zu einander und der Neutralen auf dem maritimen Gebiet bezieht.

III. Wenn auch im Allgemeinen für den Landkrieg und den Seekrieg dieselben Grundprincipien gelten, so liegt es doch einerseits in der Natur der Sache, und ist es andererseits durch eine Jahrhunderte alte Praxis begründet, daß für den Seekrieg eine Reihe besonderer Maximen und Gebräuche, abweichend von der allgemeinen Kriegspraxis, bestehen, deren Eigenthümlichkeiten sowohl in den Beziehungen zwischen den kriegführenden Theilen selbst, als auch in dem Verhältniß derselben zu den Neutralen

---

[1]) De jure belli ac pacis, lib. II. c. XXII. ff.

[2]) So bei Bluntschli, §§ 515 ff. S. auch dessen besondere Betrachtungen über die Gerechtigkeit des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 in seiner Schrift: Das moderne Völkerrecht im französisch-deutschen Kriege von 1870, Seite 8 bis 13.

hervortreten. In ersterer Hinsicht sei namentlich hervorgehoben, daß der Seekrieg auch gegen das Eigenthum von Privatpersonen geführt wird, in letzterer seien hier erwähnt die mannigfachen Einschränkungen des neutralen Handelsverkehrs. Wenn der Seekrieg früher lediglich ein Raubkrieg war, so ist er es heut noch zum Theil. Die neueste Doctrin und zum Theil auch die Praxis sucht dem mit Entschiedenheit entgegenzuwirken (s. § 36).

IV. Vor dem Kriegsrecht stehen die kriegführenden Theile gleich. Wollte man das nicht anerkennen, so würde damit überhaupt der Rechtsboden wegfallen. Die früher bisweilen aufgestellte Ansicht, daß der ungerecht angegriffene Staat in den Mitteln der Abwehr weniger beschränkt sei wie sein Gegner, ist völlig unhaltbar. Jeder Theil pflegt ja auch sich für den ungerechtfertigterweise provocirten beziehungsweise angegriffenen zu halten oder doch jedenfalls auszugeben.

Selbst dem offenbar ganz willkürlich und ohne jedes sittliche Ziel unternommenen Kriege darf der Charakter eines Rechtsbegriffs nicht abgesprochen werden, und es gelten für den Theil, welcher ihn in Scene gesetzt hat, dieselben Regeln, als wenn für ihn die begründetste Veranlassung zu einem kriegerischen Vorgehen vorhanden gewesen wäre. [1])

§ 32.

Kriegführende Mächte.

I. Vermöge der Gleichheit der unabhängigen Staaten steht das Recht, Krieg zu führen und zu erklären, einem jedem derselben zu; ausgeübt wird dasselbe grundsätzlich durch die oberste Staatsgewalt nach Maßgabe des Verfassungsrechts; in zusammengesetzten Staaten ist es in der Regel der Centralbundesgewalt vorbehalten.

Im deutschen Reich steht nach Artikel 11 der Verfassung das Recht, im Namen des Reichs Krieg zu erklären, dem Kaiser zu; jedoch ist dazu die Zustimmung des Bundesraths erforderlich, es sei denn, daß ein Angriff auf das Bundesgebiet oder dessen Küsten erfolgt.

II. Die bewaffnete Action innerhalb eines Staats zwischen verschiedenen politischen Parteien hat bei ihrem Beginn niemals den Charakter des Krieges im völkerrechtlichen Sinne; sie kann aber diesen Charakter gewinnen, und zwar erhält sie ihn, sobald die Parteien einen

---

[1]) Bluntschli, § 519. Oppenheim, Cap. XI. § 6.

getrennten territorialen Besitzstand gegen einander erlangt haben und behaupten. Es hängt alsdann von dem politischen Ermessen der fremden Mächte ab, ob sie diejenige Partei, welche sich der legitimen Regierung gegenüber im Zustande der Feindseligkeit befindet, als wirkliche Kriegspartei anerkennen wollen. In einer solchen stillschweigenden oder ausdrücklichen Anerkennung liegt noch keinesweges die Anerkennung eines neuen Staats oder einer neuen Regierungsgewalt. So haben nach der Insurrection der Südstaaten der nordamerikanischen Union England und Frankreich dieselben niemals als einen neuen Staat, wohl aber als kriegführende Macht anerkannt, und zwar bereits zu einer Zeit, als die Regierung von Washington dieselbe Partei für Rebellen erklärte und unzweifelhaft auch dazu berechtigt war. Die im Kampf gegeneinander befindlichen politischen Parteien pflegen überhaupt in ihren Wechselbeziehungen die Grundsätze des internationalen Rechts erst dann in Anwendung zu bringen, wenn sie dazu, jede in ihrem eigenen Interesse, gezwungen sind. Es läßt sich allerdings nichts dagegen einwenden, wenn Rebellen gegenüber zunächst das Strafgesetz in Anwendung gebracht wird. Wird aber die rebellirende Partei zu einer militärisch organisirten Macht, und das Strafgesetz ihr gegenüber ohnmächtig, so provocirt die Regierungspartei, wenn sie es dennoch ferner walten läßt, Repressalien. Kann also nach Lage der Verhältnisse und namentlich in Berücksichtigung des Umfangs der Insurrection und der Organisation der aufständischen Partei ein regelrechtes Strafverfahren füglich nicht mehr in Anwendung gebracht werden, dann gebietet es das beiderseitige Interesse, die Regeln des internationalen Kriegsrechts gelten zu lassen, was um so unbedenklicher geschehen kann, als darin keinesweges irgend eine Anerkennung der Berechtigung des Aufstands zu finden ist. So hat auch seiner Zeit während des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges England es sehr bald aufgeben müssen, die aufständischen Amerikaner als Rebellen zu behandeln. Ingleichen hat sogar nach Niederwerfung des Aufstands der Südstaaten die nordamerikanische Unionsregierung nicht umhin gekonnt, auf die Anwendung des Strafgesetzes gegen die Rebellen zu verzichten; thatsächlich hatte aber auch schon im Verlauf des Krieges die Behandlung derselben als Feinde und nicht als Verbrecher die Regel gebildet. Uebrigens war schon durch die Verhängung des Blockadezustands über die südstaatlichen Küsten durch den Erlaß des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 19. April 1861 der wirkliche Kriegszustand anerkannt worden; denn diese Blockade trug nicht bloß den Charakter einer

Sperrung der eigenen Häfen; sie zog dritte Mächte in Mitleidenschaft, wie jede wirkliche Kriegsblockade. [1])

§ 33.

Kriegsgebiet.

I. Das Gebiet des Krieges ist:

a. das Territorium der Kriegsparteien einschließlich des Territorialmeeres;

b. das offene Meer.

Neutrales Land- und Seegebiet ist nicht nur für die eigentliche Action geschlossen, sondern es darf überhaupt nur im Fall der Noth in demselben den Streitkräften der kriegführenden Mächte eine Zuflucht gewährt werden. Wegen der Modificationen dieses Grundsatzes bezüglich der Kriegsschiffe s. § 39.

II. Man versteht unter Neutralität im objectiven Sinne die conventionelle oder hergebrachte Exemtion gewisser Objecte von dem Kriegszustand; solche Objecte sind Personen, wie z. B. das für die Krankenpflege bestimmte Personal, Sachen und Institute, und ferner ganze Gebietstheile. Von besonderem Interesse in letzterer Hinsicht sind die Exemtionen auf dem maritimen Kriegsgebiet. In Betreff des Schwarzen Meeres s. oben § 5 VI., in Betreff der Donaumündungen Artikel 21 der Schifffahrtsacte für dieselben vom 2. November 1865 und Artikel 7 des Londoner Vertrags vom 13. März 1871. [2])

III. Die Frage wegen Zulässigkeit einer Neutralisirung der Ostsee im Fall eines Krieges, bei welchem externe Mächte betheiligt sind, ist seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts wiederholt zum Austrag gebracht worden. Zuerst wurde im Jahre 1759 ein Abkommen

---

[1]) Nähere Erörterungen über die Rechtsverhältnisse der Parteien im Bürgerkrieg und die Anwendung der Regeln des internationalen Kriegsrechts während eines solchen s. bei Vattel, III. S. 150 ff.; ferner in dem Vortrag Harcourts in der Sitzung der Royal United service Institution vom 9. Juni 1865 (übersetzt in der Revue marit. et col. Bd. 19 S. 503 ff.); seine Ausführungen gipfeln in dem Satze: „Der Kriegszustand ist eine quaestio facti, und zwar eine solche, welche die neutralen Mächte unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit zu entscheiden haben."

[2]) S. auch die Anmerkung zu § 5 VI. a.

zwischen Rußland und Schweden geschlossen, in welchem die Ostsee für ein allen Feindseligkeiten verschlossenes Meer erklärt wird. Dänemark trat im folgenden Jahre bei. Im Jahre 1780 brachten Dänemark und Rußland von Neuem das Princip zur Geltung;[1]) seine Berechtigung wurde ausdrücklich anerkannt von Frankreich.[2]) In den Separatartikeln zu dem Vertrage zwischen Rußland und Preußen vom 8. Mai 1781 wird es ebenfalls aufrecht erhalten,[3]) ingleichen in späteren Conventionen der skandinavischen Mächte, namentlich in dem Artikel 10 des Vertrages zwischen Dänemark und Schweden vom 27. März 1794, welcher lautet: „La Baltique devant toujours être regardée comme une mer fermée et inaccessible à des vaisseaux armés des parties en guerre éloignées, est encore déclarée telle de nouveau par les parties contractantes, décidées à en préserver la tranquillité la plus parfaite."

---

[1]) Die dänische Declaration vom Mai 1780 lautet:

„Les États du Roi de Danemarc et de Norvègue sont situés de manière, que le commerce de ses sujets entre les Provinces appartenantes à sa Couronne seroit troublé, si S. M. ne prenoit toutes les mesures capables de garantir la Baltique et ses côtes de toutes hostilités et violences, et de la mettre à l'abri des courses des armateurs et vaisseaux armés.

Le Roi a donc résolu, pour entretenir la libre et tranquille communication entre ses Provinces, de déclarer que la Mer Baltique étant une Mer fermée, incontestablement telle par sa situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait, S. M. ne sçauroit admettre l'entrée des vaisseaux armés des Puissances en guerre dans cette Mer, pour y commettre des hostilités contre qui que ce soit.

Les deux autres Cours du Nord adoptent et professent le même système, qui est d'autant plus juste et naturel, que toutes les Puissances, dont les États entourent la Baltique, jouissent de la plus profonde paix, et la regardent comme un des plus grands biens, que des Souverains puissent procurer à leurs sujets."

[2]) S. bei Ortolan, II. S. 290.

[3]) Art. I lautet: „Comme Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies sont toujours également intéressées à veiller à la sûreté et à la tranquilité de la mer baltique, et à la mettre à l'abri des troubles de la guerre et des courses des armateurs, système d'autant plus juste et plus naturel, que toutes les Puissances dont les États l'environnent, jouissent de la plus profonde paix, Elles sont mutuellement convenues de soutenir, que c'est une mer fermée, incontestablement telle par la situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait et de prendre pour cet effet entre Elles des mesures capables de garantir cette mer et ses côtes de toutes hostilités, pirateries et violences."

In diesem Jahrhundert hat man jedoch nicht daran festgehalten, wenngleich auch noch im Jahre 1806 der König von England den englischen Kriegsschiffen und Capern verbot, in der Ostsee Kauffahrteischiffe anzuhalten, aufzubringen oder sonst der freien Fahrt derselben irgendwie hinderlich zu sein.[1])

Die Durchführung der Schließung der Ostsee würde, insofern es sich nur um die Sperrung von zwei engen Einfahrtspassagen handelt, selbst Seemächten ersten Ranges gegenüber, vielleicht keine erheblichen Schwierigkeiten bieten. Für uns aber handelt es sich nicht um die Durchführbarkeit und die ohne Frage hohe strategische Bedeutung, sondern um die Berechtigung der Sperrung Kriegsschiffen gegenüber für die Dauer des Krieges. Diese aber kann, das Einvernehmen der neutralen Adjacenten vorausgesetzt, nicht mit Fug bestritten werden, wie sie denn auch die hervorragendsten Publicisten nicht im Mindesten in Zweifel gestellt beziehungsweise ausdrücklich anerkannt haben.

G. Fr. v. Martens[2]) erklärt: „Le Danemarc tenant les clefs de la Baltique, a itérativement déclaré aux puissances qui n'ont point de possessions sur les bords de cette mer, qu'il la régarde comme neutre en temps de guerre par rapport à elles, et les puissances qui bordent la Baltique sont d'accord entre elles sur ce principe." — Jacobsen[3]) stellt die Ansehung der Ostsee als ein mare clausum in diesem Sinne als die Regel hin. — Neumann[4]) erklärt als Princip: „Binnenmeere, deren Ufer einem Staat ausschließlich gehören, sind für fremde Staaten geschlossen (mare clausum), wenn der Uferbesitzer so will, oder auch, wenn die mehreren, alleinigen Uferbesitzer es im Einvernehmen so wollen." — Hautefeuille[5]) bemerkt: Wenn auch die Ostsee kein geschlossenes Meer sei, so sei doch deren Verschließung gegen Kriegsoperationen, das Einvernehmen aller Ufermächte vorausgesetzt, den Grundsätzen des internationalen Rechts nicht zuwider. — Ortolan:[6]) Die Collectivmaßregel der nordischen Mächte im 18. Jahrhundert sei angesichts der localen Verhältnisse, der Configuration und der geringen Ausdehnung der Ostsee vollkommen berechtigt gewesen; es habe sich keineswegs um die Inanspruchnahme eines Eigenthumsrechts, um die Constituirung eines „mare clausum" im Sinne Selden's, im Gegensatz zu der Frei-

[1]) S. die Ordre v. 21. Mai 1806 in v. Martens N. Receuil I. S. 438.

[2]) Précis, I. S. 415 (§ 156). — [3]) S. 581. — [4]) § 21. — [5]) Histoire, S. 21, 22. — [6]) II. S. 290, 291.

heit des Meeres, gehandelt, sondern, unter Wahrung dieser Freiheit für den friedlichen Verkehr, um Einschränkung der Uebel des Krieges. — Auch de Cussy[1]) erkennt das Recht der Ostseemächte implicite an. — Wheaton[2]) weist darauf hin, daß England allerdings im Jahre 1807 erklärt habe, es habe niemals die Berechtigung des Princips von der Ansehung der Ostsee als eines mare clausum anerkannt, fügt aber hinzu, daß eine solche Anerkennung doch wohl aus gewissen Umständen hätte entnommen werden können.

In Verbindung hiermit muß es von besonderem Gewicht erscheinen, daß Phillimore anstandslos die Ostsee den geschlossenen Meeren gleichstellt, indem er, anknüpfend an die Hoheitsrechte der einzelnen Staaten in ihren nationalen Gewässern, erklärt:[3]) „There is another class of enclosed seas to which the same rules of law are applicable — seas which are landlocked, though not entirely surrounded by land. Of these, that great inlet which washes the coasts of Denmark, Sweden, Russia, and Prussia, the Ostsee as the Germans call it, the Baltic Sea according to its usual appellation, is the principle.“

Nach Lage der Sache wird es in künftigen Kriegen von dem politischen Ermessen der neutralen Ostseemächte abhängen, ob sie von ihrem Recht, dieses Meer den Kriegsoperationen zu verschließen, Gebrauch machen wollen. Die Nichtausübung dieses Rechts, z. B. während des orientalischen Krieges von 1854 bis 1856, deren Grund zum Theil in der politischen Stellung, welche die neutralen Ostseemächte damals einnehmen zu sollen glaubten, theils in der gewaltigen maritimen Ueberlegenheit der Westmächte lag, gegen deren Flotten damals auch ein passiver Widerstand seitens der neutralen Ostseestaaten überhaupt mit Aussicht auf Erfolg nicht in Scene gesetzt werden konnte, ingleichen die Nichtausübung während des letzten deutsch-französischen Krieges, ändert in der Sache nichts.

IV. Im Uebrigen hängt die Neutralisirung einzelner Gebietstheile von besonderen Vereinbarungen ab.[4])

---

1) I. S. 135. — 2) El. I. S. 175. — 3) I. § 206.

4) Als im Jahre 1870 in Nagasaki die Privatnachricht vom Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich eintraf, machte daselbst der Commandant des französischen Kriegsschiffs „Dupleix“ dem Commandanten der deutschen Corvette „Hertha“ den Vorschlag, für den Fall des Krieges die Neutralisirung der japanischen und chinesischen Gewässer in Antrag zu bringen; der deutsche Com-

§ 34.

Seestreitkräfte.

A. Die Kriegsmacht im Allgemeinen.

I. Nicht die gesammte Bevölkerung eines im Kriege befindlichen Staats ist activ und passiv an der Kriegführung betheiligt. Die legitimen Bestandtheile der Wehrkraft sind vielmehr bestimmte Kategorieen

---

mandant war einverstanden. Man ging dabei von der Auffassung aus, daß auf jenen Stationen die europäischen Mächte gemeinschaftlich mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika civilisatorische Aufgaben zu erfüllen hätten und daß mithin dort eine Solidarität ihrer Interessen bestehe, welcher gegenüber alle häuslichen Streitigkeiten zwischen ihnen in den Hintergrund treten müßten. Die Vertreter Deutschlands und Frankreichs in Yokohama berichteten unterm 22. August an ihre resp. Regierungen und befürworteten die Neutralisirung der ostasiatischen Gewässer. Der preußische Marineminister erklärte durch ein Telegramm vom 20. November sein Einverständniß; die französische Regierung verhielt sich aber ablehnend. Der Gesandte der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Paris hatte vergeblich die Herbeiführung der Neutralisirung zu erzielen gesucht. Jules Favre motivirte die Ablehnung dahin: „Da Preußen nicht hinreichende maritime Kräfte hat, um in den Gewässern von China und Japan den dort durch eine große Zahl von Kauffahrteischiffen repräsentirten deutschen Handel zu schützen, so ist es augenscheinlich, daß ihm an der Neutralisirung dieser Meere alles liegen muß, während Frankreich im Gegentheil nur dadurch verlieren kann. Wenn Preußen mit solch äußerster Hartnäckigkeit alle die Vortheile benutzt, die ihm bis jetzt das Waffenglück in dem gegenwärtigen Kriege zu Land gegeben hat, so können wir keinen Augenblick auf diejenigen verzichten, welche unsere Ueberlegenheit auf dem Meere uns giebt." S. den Aufsatz: Die norddeutschen Kriegsschiffe in Ostasien während des deutsch-französischen Krieges (anonym). Berlin 1872.

Der Gegenstand mannigfacher Erörterungen ist auch die Neutralität des Suezcanals gewesen. Insbesondere hat sich das Institut de droit international damit befaßt und in seiner Sitzung vom 4. September 1879 die folgenden Resolutionen angenommen:

I. Il est de l'intérêt général de toutes les nations que le maintien et l'usage du canal de Suez pour les communications de toute espèce soient autant que possible protégés par le droit des gens conventionnel. II. Dans ce but, il est à désirer que les États se concertent, à l'effet d'éviter autant que possible toute mesure par laquelle le canal et ses dépendances pourraient être endommagés ou mis en danger, même en cas de guerre. III. Si une puissance vient à endommager les travaux de la Compagnie universelle du canal de Suez elle sera obligée de plein droit à réparer aussi promptement que possible le dommage causé et à rétablir la pleine liberté de la navigation du canal.

S. im Annuaire 1878, S. 147 und 1879/80, S. 111 ff. und 328 ff.

von militärischen Verbänden (Truppenkörpern, Behörden u. s. w.). Sie zerfallen in die reguläre und in die irreguläre Land- und Seemacht. Zu den Streitkräften gehören Combattanten und Nichtcombattanten; letztere, in deren Beruf der Gebrauch der Waffe an und für sich nicht liegt, sind dazu nur befugt im Fall der Noth oder kraft einer besonderen Ermächtigung.

II. Jeder Staat setzt selbstständig die Organisation seiner Streitkräfte fest. Die Zugehörigkeit zur Kriegsmacht setzt aber auch mit Nothwendigkeit eine militärische Organisation unter staatlicher Autorität voraus; mindestens ist die Autorisation der Regierungsgewalt erforderlich. Ist diese ertheilt, so werden auch Freicorps (Freischaaren, Franctireurs), welche selbstständig operiren, den regulären Truppenkörpern gleich behandelt unter folgenden weiteren Voraussetzungen:

a. wenn an ihrer Spitze ein für seine Untergebenen verantwortlicher Befehlshaber steht;

b. wenn ihr militärischer Charakter sich aus einem bestimmten, von Weitem erkennbaren, äußeren Abzeichen ergiebt;

c. wenn sie offen Waffen tragen;

d. wenn sie sich in ihren Operationen nach dem Kriegsrecht und der Kriegssitte richten. [1])

Personen, die abwechselnd als Angehörige einer staatlich organisirten Schaar oder als Wegelagerer auftreten und auf eigene Faust rauben, morden und zerstören und dann auch wieder als friedliche Bewohner des

---

[1]) Bluntschli, §§ 570 ff. Brüsseler Declarations-Entwurf von 1874. Art. 9. Während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 wurden in Folge der Mitwirkung unorganisirter Banden auf französischer Seite, deren Verhalten dem Kriegsrecht völlig zuwiderlief, strenge Anforderungen für Feststellung der soldatischen Qualität erfordert. Ein Erlaß des deutschen Oberbefehlshabers vom 28. August 1870 setzt fest: „Der Oberbefehlshaber bringt zur Kenntniß der Bewohner des Bezirks, daß jeder Gefangene, um als Kriegsgefangener behandelt zu werden, sich dadurch als französischer Soldat ausweisen muß, daß er durch die ihm persönlich zugegangene Einberufung der gesetzlichen Behörde zur Fahne und zu einem von der französischen Regierung militärisch organisirten Corps gehört, auch der activen Armee zugetheilt ist und in dieser Eigenschaft durch militärische Insignien und Uniform, die ganz und gar von seinem Anzuge nicht zu trennen, auf Schußweite zu erkennen ist. Wer die Waffen ergriffen und eine dieser Bedingungen nicht erfüllt hat, wird nicht als Kriegsgefangener betrachtet, vielmehr vor ein Kriegsgericht gestellt, und hat, falls er nicht durch Vergehen mit Waffengewalt härteren Strafen verfallen ist, zehnjährige Zwangsarbeit in Deutschland zu erwarten."

Landes erscheinen, haben nur die Aussicht, im Fall ihrer Gefangennahme als gemeine Verbrecher behandelt zu werden.[1]) Ingleichen sind als Meuchelmörder diejenigen anzusehen, welche, nicht uniformirt und ohne einer organisirten Truppe anzugehören, von einem Hinterhalt aus auf den Feind schießen, selbst wenn sie, wie dies im Kriege von 1870/71 geschehen, von einer Staatsbehörde dazu ausdrücklich autorisirt und ermuntert waren.

Hiernach ist festzuhalten, daß alle Bewohner der kriegführenden Staaten, welche nicht zur Kriegsmacht gehören, nicht berechtigt zu feindseligen Acten sind, außer im Fall der Nothwehr nach den Grundsätzen des Strafrechts.

Es hat jedoch in Betreff organisirter Freischaaren, denen die staatliche Autorisation fehlt, in neuerer Zeit dann und wann eine mildere Praxis Platz gegriffen; man hat auch sie wie feindliche Truppen behandelt, wenn sie sich dem Kriegsrecht gemäß verhielten und im guten Glauben an ein politisches Recht lediglich den Zweck der Bekämpfung des Feindes verfolgten.[2])

Die vorstehend dargelegten Regeln finden entsprechende Anwendung auf eine im Laufe eines Krieges formirte freiwillige Seewehr, gleichviel ob ihre Action lediglich auf See in Wirksamkeit treten oder sich von Land aus gegen die feindlichen Seestreitkräfte richten soll. Die Bildung einer solchen freiwilligen Seewehr wurde nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 genehmigt durch den Erlaß des Königs von Preußen vom 24. Juli 1870.[3])

---

[1]) Amerik. Kriegsartikel 82.

[2]) Nach dieser Richtung hin statuirt Art. 10 des Brüsseler Declarations-Entwurfs von 1874 folgenden Grundsatz: „La population d'un territoire non occupé qui, à l'approche de l'ennemi, prend spontanément les armes pour combattre les troupes d'invasion sans avoir eu le temps de s'organiser conformément à l'article 9, sera considérée comme belligérante si elle respecte les lois et coutumes de la guerre."

[3]) Derselbe lautet:

Auf Ihren Vortrag genehmige Ich die Bildung einer freiwilligen Seewehr unter folgenden Modalitäten:

1) Es ist ein öffentlicher Aufruf an alle deutschen Seeleute und Schiffseigner zu erlassen, sich dem Vaterlande mit ihren Kräften und geeigneten Schiffen zur Verfügung zu stellen, und zwar unter nachstehenden Bedingungen:

a. Die zur Disposition zu stellenden Fahrzeuge werden von einer aus zwei Marine-Officieren und einem Schiffsbau-Ingenieur bestehenden Commission, in Betreff ihrer Tauglichkeit zu dem beabsichtigten Zwecke, geprüft und eventuell

Hieran schließen sich die besonderen Grundsätze von einem dem Seekriegsrecht eigenthümlichen Institut, der Caperei (B).

---

taxirt. Im zutreffenden Falle erhält der Eigenthümer sogleich $^1/_{10}$ des Taxpreises als Handgeld, worauf er sogleich die nöthige freiwillige Mannschaft zu heuern hat;

b. die auf solche Weise angeworbenen Officiere und Mannschaften treten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine und haben deren Uniform und Gradabzeichen anzulegen, deren Competenzen zu empfangen und sind auf die Kriegsartikel zu vereidigen. Die Officiere erhalten Patente ihres Grades und die Zusicherung, daß sie, für den Fall ausgezeichneter Dienste, auf ihren Wunsch auch definitiv in der Kriegsmarine angestellt werden können. Officiere und Mannschaften, welche im Dienste ohne eigenes Verschulden erwerbsunfähig geworden, erhalten Pension nach den für die Bundesmarine gültigen Sätzen.

2) Die geheuerten Schiffe fahren unter der Kriegsflagge des Bundes.

3) Dieselben werden seitens der Bundesmarine armirt und für den ihnen zugedachten Dienst eingerichtet.

4) Die im Dienst des Vaterlandes etwa zu Grunde gegangenen Schiffe werden den Eigenthümern nach ihrem vollen Taxwerth bezahlt. Können sie nach dem Kriege den letzteren unbeschädigt zurückgegeben werden, so gilt die beim Engagement gezahlte Prämie als Heuer.

5) Demjenigen Schiffe, welchem es gelingt, feindliche Schiffe zu nehmen oder zu vernichten, wird eine entsprechende Prämie gezahlt und zwar für die Zerstörung einer Panzerfregatte 50 000 Thlr., einer Panzercorvette oder Widderschiffs 30 000 Thlr., einer Panzerbatterie 20 000 Thlr., eines Schraubenschiffs 15 000 Thlr., eines Schraubenfahrzeuges 10 000 Thlr. Diese Prämien werden den betreffenden Schiffseignern ausgezahlt, denen anheimgestellt werden muß, sich bei der Anwerbung der Bemannung mit dieser über die derselben etwa zu gewährenden Antheile an der Prämie zu vertragen.

6) Als Werbe- und Anmeldungsbehörden werden a) die Werften zu Wilhelmshaven, Kiel und Danzig, b) die Marinedepots zu Geestemünde und Stralsund, c) der Capitän zur See Weickhmann zu Hamburg zu bezeichnen sein.

Sie haben hiernach das Weitere in geeigneter Weise zu veranlassen.

Berlin, den 24. Juli 1870.

gez. Wilhelm.

gegengez. v. Bismarck. v. Roon.

An den Bundeskanzler und den Marineminister.

Die französische Regierung erhob gegen die Zuläſſigkeit der Bildung einer solchen freiwilligen Seewehr Bedenken und wendete sich damit an die englische Regierung; es wurde namentlich hervorgehoben, daß es sich dabei um eine Wiedereinführung der Caperei zu handeln scheine. Die englischen Kronjuristen gaben dagegen ihr Gutachten dahin ab, daß eine Verletzung der Pariser Declaration von 1856 nicht vorliege, da die betreffenden Schiffe einen Theil der Kriegsmarine des norddeutschen Bundes bilden sollten. — Dazu kommt, daß die Action derselben sich lediglich gegen die feindlichen Kriegsschiffe richten sollte. S. den Notenwechsel im Staatsarchiv Bd. 20 Nr. 4345 und 4346.

III. In gewisser Beziehung will man auch die Betheiligung von Privatschiffen an kriegerischen Actionen für zulässig erachten, insofern es nämlich als eine berechtigte Ausübung des Prisenrechts anzusehen sei, wenn ein solches bei der Vertheidigung gegen einen feindlichen Angriff sich des angreifenden feindlichen Schiffs bemächtigt.[1]) (S. auch unter IX.)

B. Caper.

IV. Man versteht unter Caperei das Unternehmen von Privatpersonen unter der Autorität einer kriegführenden Macht, welches darauf gerichtet ist, mittels besonders dazu ausgerüsteter Schiffe den feindlichen Seehandel zu schädigen und dem unerlaubten Seehandelsbetrieb Neutraler entgegenzutreten. Die Schiffe heißen Caper (franz. corsaires, engl. privateers); dieselben werden als ein Theil der Seestreitkräfte angesehen und sind demgemäß der obersten Marinebehörde unterstellt.

Während in früheren Zeiten die Caperei sowohl im Kriege wie im Frieden üblich war, im Frieden behufs Vornahme von Repressalien,[2]) kennt sie das neuere Völkerrecht nur für den Kriegsfall.

Für die staatliche Autorisation wird die schriftliche Form erfordert; die Urkunde heißt Caperbrief (franz. lettre de marque, commission de guerre, engl. commission); dieselbe kann nur ertheilt werden von der obersten Kriegsgewalt oder von der von dieser dazu ermächtigten Behörde an eine bestimmte Person.[3]) Caper haben sich den Kriegsgesetzen und Kriegsgebräuchen gemäß und daneben streng nach den in dem Caperbrief enthaltenen Instructionen und Directiven zu richten; alsdann genießen sie die Vortheile des Kriegsrechts.

V. Da die Caper einen Theil der Kriegsmacht bilden, gerade so wie autorisirte Freicorps, so steht ihrer Verwendung zum Seekrieg überhaupt nichts entgegen. Ortolan[4]) hebt in dieser Beziehung hervor, wie die mit der Souveränetät verbundene Befugniß rechtmäßiger Vertheidigung für einen kriegführenden Staat nothwendigerweise das Recht einschließe, alle seine Bürger zu den Waffen zu rufen und zur See ebenso wie zu Lande eine bewaffnete Miliz zu organisiren. Diese Begründung, wenn-

---

[1]) Bulmerincq, S. 323, 324.

[2]) Historisches über die Caperei bis zum Ende des 18. Jahrhunderts s. bei v. Martens, Versuch über Caper, §§ 2 bis 9.

[3]) v. Martens a. a. O. §§ 5 und 11.

[4]) II. S. 58 ff.

gleich in ihrem Ausgang nicht anfechtbar, wirft mit Unrecht eine freiwillige Seewehr, deren Hauptaufgabe der Schutz des Vaterlandes ist, mit einer Kategorie von Personen zusammen, deren Thätigkeit in erster Linie, in der Regel sogar ausschließlich, auf den Erwerb abzielt.[1])

VI. Schon in der Natur der Caperei liegt es begründet, daß dieses Gewerbe nicht selten in wirklichen Seeraub ausartet; Uebergriffe, unrechtmäßige Plünderungen u. dgl. m. sind stets an der Tagesordnung gewesen. Zur Deckung der aus solchen Acten entstehenden Reclame-Ansprüche verlangt man daher von Capern die Stellung einer Caution.[2]) Dieses Erforderniß wird schon in der Caperei-Ordonnanz Peters von Arragonien von 1356 aufgestellt; die Marine-Ordonnanz von 1681 setzt die Höhe der Caution auf 15 000 Livres fest. Auch vertragsmäßig ist die Höhe der Caution für den Fall der Ertheilung von Caperbriefen seitens eines der contrahirenden Theile zuweilen bestimmt worden.

Die Caution haftet in erster Linie den Eigenthümern der widerrechtlich weggenommenen oder zerstörten Waaren und Schiffe für alle Schäden und Verluste (s. auch § 59 IV.).

VII. Die Befugniß zum Capereibetrieb kann Staatsangehörigen und Fremden ertheilt werden.[3]) Die Ertheilung von Capereibriefen an Fremde kann jedoch als nicht mehr den Anschauungen des modernen Völkerrechts entsprechend bezeichnet werden. Man ist nämlich längst zu der Einsicht gekommen, daß der Betrieb der Caperei seitens Angehöriger

---

[1]) Diesen Unterschied betont auch Bluntschli; s. dessen Seebeuterecht S. 87, 88; ferner den Gegensatz zwischen Kriegsschiffen und Capern bei Caumont, S. 703 Nr. 7: „On ne pourrait assimiler, quant à ses principes et à ses résultats, l'action irrégulière des corsaires dans les guerres entre les peuples, à l'intervention régulière des forces maritimes d'une nation. Les vaisseaux d'État et les forces régulières qui les conduisent présentent évidemment des garanties de modération, de discipline, d'humanité que n'offrent pas les corsaires. Dans les officiers, qui les commandent, la dignité, la responsabilité et la prédominance du point d'honneur sur les motifs bas et cupides qui animent les corsaires, enfin, leur autorité sur l'équipage soumis à leurs ordres, garantissent de leur part le respect sévère des lois de la guerre, tandis que l'armateur parcourant la mer à son profit particulier, et dans le seul but de s'enrichir, sans contrôle efficace au milieu des solitudes de l'Océan, où ses passions n'avaient d'autre frein que le vague souvenir d'une législation lointaine et impuissante, était à juste titre la terreur des neutres comme des ennemis.“ Auch Marco, S. 6.

[2]) v. Martens a. a. O. § 15.

[3]) v. Martens a. a. O. § 13.

neutraler Staaten nicht nur an und für sich ein infamirendes Gewerbe ist, weil es sich lediglich als privilegirter Seeraub darstellt, während die vom eigenen kriegführenden Staat autorisirten Caper immer noch neben dem Zweck des Gewinns Schädigung des Feindes ihrer Nation als Ziel ihrer Thätigkeit bezeichnen können, sondern daß auch der neutrale Staat, welcher seinen Unterthanen den Betrieb der Caperei mit Autorisation einer kriegführenden Macht erlaubt, die Interessen dieser Partei fördert, so daß dadurch die strenge Neutralität in Frage gestellt wird.[1]) Dieser Einsicht entsprechend ist auch in zahlreichen Neutralitätserklärungen den betreffenden Staatsangehörigen die Ausrüstung von Capern und die Annahme von Caperbriefen von dem einen oder anderen der kriegführenden Theile verboten und jedes Zuwiderhandeln als Piraterie erklärt und mit Strafe bedroht, so bei Ausbruch des Krimkrieges von Oesterreich, Belgien, Schweden, Dänemark, Spanien, Neapel, Brasilien.

Auch während des nordamerikanischen Secessionskrieges verboten Frankreich, England und Spanien ihren Staatsangehörigen die Annahme von Caperbriefen, ebenso während des deutsch-französischen Kriegs von 1870/71 Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

---

[1]) Der französische Vice-Admiral Baudin ist sich dessen wohl bewußt gewesen, als er unterm 8. Januar 1839 folgendes Schreiben an den mexikanischen Kriegs- und Marineminister richtetete: „Excellenz! Ich lese heut in Nr. 1341 des Diario del goberno von Mexiko einen am 28. December v. J. von dem Kriegs- und Marineminister an die Secretäre der Repräsentantenkammer gerichteten Brief, betreffend die Vorlage eines Caperei-Reglements seitens der mexikanischen Regierung an den Congreß. In Bezug hierauf theile ich Ew. 2c. mit, wie ich, um im Interesse des Handels aller Nationen zu verhindern, daß ein System der Piraterie und Brigandage sich unter mexikanischer Flagge organisire, am 15. December v. J. den Commandanten der unter meinem Befehl stehenden Kriegsschiffe Instructionen gegeben habe, die im Auszug so lauten:

„Als mexikanisch werden nur angesehen Fahrzeuge, die in einem mexikanischen Hafen armirt, mit einem regulären Caperbrief versehen sind, der direct von der Bundesregierung ausgestellt ist, und deren Capitän und wenigstens $^2/_3$ der Besatzung geborene Mexikaner sind. Jeder Caper unter mexikanischer Flagge, der diesen Bedingungen nicht entspricht, wird als Pirat angesehen und als solcher mit aller Strenge der Kriegsgesetze behandelt werden."

Bemerkt wird hierzu, daß das Recht der Kauffahrteischiffe, die mexikanische Flagge zu führen, bedingt ist durch die Staatsangehörigkeit des Capitäns und von wenigstens $^2/_3$ der Besatzung." S. § 9. VI.

Ferner ist in Staatsverträgen nicht selten die Bestimmung enthalten, daß für den Fall, daß sich einer der contrahirenden Theile mit einer dritten Macht im Kriege befinden sollte, die Angehörigen des anderen Theils von dieser dritten Macht Caperbriefe gegen ihn nicht annehmen dürfen.[1])

VIII. Die materielle Aehnlichkeit, welche die Caperei, insofern sie in erster Linie auf Erwerb zur See mittels bewaffneter Action gerichtet ist, mit der Piraterie trägt, hat dazu geführt, in einer Reihe von Fällen Caper und Freibeuter zur See, die sich als solche geriren oder bezeichnen, als Piraten zu behandeln; die Hauptfälle sind folgende:

1) Schiffe, welche die Caperei ohne Caperbrief betreiben.[2])

2) Wenn die Caperei über die Zeit hinaus, für welche der Caperbrief etwa ertheilt ist, oder nach Beendigung des Krieges, oder nachdem der Caperbrief zurückgenommen ist,[3]) fortbetrieben wird.

3) Als Piraten werden ferner diejenigen angesehen und behandelt, welche von beiden kriegführenden Theilen Caperbriefe annehmen.[4])

4) Caper, welche Schiffe oder Güter in der Absicht rechtswidriger Zueignung wegnehmen.[5])

5) Ob auch diejenigen für Piraten zu erachten, welche von mehreren Alliirten Caperbriefe annehmen, ist controvers. Die französische Praxis hat sich dafür entschieden, und es verordnet in diesem Sinne das Capereigesetz vom 22. Mai 1803, conform den Bestimmungen der Marine-Ordonnanz von 1681, ganz allgemein: „Tout capitaine convaincu, d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons, sera ainsi que ses fauteurs et ses complices, poursuivi et jugé comme pirate." Aehnlich das französische Gesetz vom 10. April 1825: „Sera poursuivi et jugé

---

[1]) Schon 1713 zwischen Frankreich und England; 1778 und 1800 zwischen Frankreich und Nordamerika, 1794 und 1806 zwischen England und Nordamerika, 1795 zwischen Spanien und Nordamerika.

[2]) v. Martens a. a. O. § 10. Preuß. Landrecht I. 9. § 206. Die Q. R. (§ 1861) bestimmen: „If any Ship or Vessel shall be taken acting as a Ship of war or Privateer without having a Commission duly authorizing her to do so, her Crew shall be considered as Pirates and shall be dealt with accordingly." — Italienisches Seegesetzbuch vom 21. Juni 1865 Art. 207, 208, woselbst die Caperei principiell für abgeschafft und ihr Betrieb als Piraterie erklärt wird.

[3]) S. über diesen Fall bei v. Martens a. a. O. § 38.

[4]) v. Martens a. a. O. S. 14.

[5]) v. Cancrin, 14. Abhandl. § 53.

comme pirate tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou États différents.“ Phillimore[1]) widerspricht dem, indem er bemerkt: „The better opinion seems to be, that such practice is irregular and inexpedient, but does not carry with it the substance or the name of Piracy.“

Den allgemeinen Principien des internationalen Seerechts erscheint die französische Anschauung insofern entsprechend, als ein Schiff nur eine Nationalität haben kann, und der Schutz verschiedener Flaggen, welche der Capitän je nach den Umständen wechseln kann, den allgemeinen Normen über die Legitimation der Seeschiffe durchaus zuwiderläuft. Demungeachtet kann es aus jenen Festsetzungen nicht als ein Satz des Völkerrechts hergeleitet werden, daß solche Fahrzeuge gleich denjenigen von Piraten anzusehen sind. Auch Ortolan[2]) gelangt bei Beleuchtung der französischen Vorschriften zu demselben Resultat.

Schon v. Martens[3]) bezeichnete übrigens die Annahme doppelter Markebriefe unter allen Umständen für einen nicht zu duldenden Mißbrauch, ohne jedoch solche Caper den Piraten gleichzustellen.

6) Personen, welche einem Verbot ihres eigenen Staats zuwider auf fremde Autorisation Caperei betreiben, können von allen Staaten, außer von demjenigen, welcher den Caperbrief ertheilt hat, als Piraten behandelt werden. Phillimore[4]) erachtet auch das nicht für gerechtfertigt. Es bestimmte mit Bezug auf diesen Fall die französische Marine-Ordonnanz von 1681 (III. 9 Art. 3): „Défendons à tous nos sujets de prendre commissions d'aucuns rois, princes ou états étrangers, pour armer des vaisseaux en guerre et courir la mer sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, à peine d'être traités comme pirates.“ Die neuere Anschauung entspricht vollkommen dieser Regel, wie sie denn auch in verschiedenen Staatsverträgen zum Ausdruck gekommen ist.[5])

Uebrigens muß es, wie oben dargelegt, schon als eine Verletzung der

---

[1]) I. § 361. — [2]) I. S. 219 ff. — [3]) a. a. O. § 14. — [4]) I. § 361.

[5]) So bestimmt Art. 22 des Vertrages zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785: „Aucun citoyen ou sujet de l'une des deux parties contractantes n'acceptera d'une puissance avec laquelle l'autre pourrait être en guerre ni commission ni lettre de marque pour armer en course contre cette dernière, sous peine d'être puni comme pirate.“

Neutralität angesehen werden, wenn ein neutraler Staat seinen Angehörigen die Annahme von Caperbriefen gestattet.[1])

7) Personen, welche auf Autorisation eines Prätendenten Caperei betreiben, sind gleichfalls als Piraten zu erachten. Phillimore,[2]) welcher diesen Punkt sehr eingehend behandelt, kommt freilich auch hier zum entgegengesetzten Schluß.

8) Caper, welche sich über die Kriegsgebräuche hinwegsetzen, insbesondere solche, die unter falscher Flagge in die Action treten.

9) Caper, welche es unterlassen, sich mit ihrer Beute vor einem Prisengericht zu stellen.

10) Von namhaften Publicisten[3]) wird endlich die Auffassung vertreten, daß Caperei nur auf hoher See und in den Territorialseegebieten der Kriegsparteien betrieben werden dürfe, und daß die Ausdehnung der Unternehmungen auf das Flußgebiet des feindlichen Landes denselben den Charakter der Piraterie beilege. Ortolan[4]) citirt ein französisches Edict von 1601, in welchem verordnet wird, daß die feindlichen Caper, wenn sie in französische Flüsse einlaufen, nicht als Kriegsgefangene, sondern als Piraten behandelt und auf die Galeeren geschickt werden sollen, gleichviel ob sie einen Caperbrief haben oder nicht.

Zur Begründung dieses Standpunkts könnte geltend gemacht werden, daß nur auf dem Meere das Eigenthum von Privatpersonen Gegenstand der Kriegsbeute ist; dagegen aber ist einzuwenden, daß auch unter Piraterie immer nur räuberische Unternehmungen auf See begriffen werden können.

IX. Wenn es einem Kauffahrteischiff bei der Vertheidigung gegen einen feindlichen Kreuzer oder Caper glückt, das feindliche Schiff zu nehmen, so kann hierin ein Act der Caperei nicht gefunden werden; ebensowenig aber kann von einem Beuterecht die Rede sein. Das genommene Schiff verfällt vielmehr dem Nehmestaat, welchem letzteren es überlassen bleibt, ob er der Rhederei und der Besatzung des Captors eine Belohnung zuzuwenden will.[5])

X. Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist die Abschaffung der Caperei vielfach Gegenstand praktischer und doctrinärer

---

[1]) S. auch Surland, § 664.

[2]) I. § 362. — Die Q. R. (§ 423) fordern den Caperbrief von einer fremden de facto-Regierung.

[3]) S. namentlich v. Martens, a. a. O.

[4]) I. S. 62. — [5]) Marco, S. 20.

Erörterungen, sowie positiver Festsetzungen geworden.[1]) Die Capereifrage steht in Zusammenhang mit den Bestrebungen, welche auf Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See überhaupt abzielen und die zuerst einen klaren Ausdruck fanden in den Memoiren Franklins, welcher die Unwirthschaftlichkeit des Seebeuterechts darzulegen sucht und seine Auffassung dahin präcisirt: „The practice of robbing merchants on the high sea — a remnant of the ancient piracy — though it may be accidentaly beneficial to particular persons, is far from being profitable to all engaged in it, or to the nation that authorises it."[2])

In der That wurde auch schon zu Franklins Zeit theils auf die Befugniß, Caperbriefe auszustellen, verzichtet, wie z. B. während des russisch-türkischen Krieges in den Jahren 1767 bis 1774; theils wurde diese Befugniß conventionell ausgeschlossen oder doch Beschränkungen unterworfen; ausgeschlossen namentlich in Art. 23 des Freundschafts- und Handelsvertrags zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785[3]) (s. auch § 37).

Es waren diese vereinzelten Acte der internationalen Praxis die Vorläufer späterer durchgreifender Reformen, wenn sie auch selbst auf die Dauer keinen Bestand hatten.

Die im Jahre 1792 von der Pariser Constituante angeregte Idee, nicht nur die Caperei abzuschaffen, sondern überhaupt die Freiheit des Privateigenthums auf See in demselben Umfange anzuerkennen, wie die principielle Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf dem Lande bereits ein feststehender völkerrechtlicher Satz war, eine Anregung, welche damals bei den Vereinigten Staaten von Amerika, bei der niederländischen Regierung und bei den deutschen Hansestädten Anklang fand, von England aber zurückgewiesen wurde, ist auch heut noch nicht zur Verwirklichung gelangt, obwohl die Kritik des Völkerrechts längst gegen das ganze System den Kampf aufgenommen hat. (S. auch § 36 IV.)

---

[1]) Ueber vereinzelte Schritte aus noch älterer Zeit s. daselbst S. 8.

[2]) Franklin bekämpft speciell die britischen Tendenzen; s. dessen Private Correspondence. Bd. I. S. 87; s. auch Wheaton, Histoire I. S. 372, 373.

[3]) Marco (S. 9) bemerkt über diesen Vertrag: „È questo il primo atto solenne in cui fu scolpito il principio del rispetto della proprietà privata nel mare e l'abolizione della corsa. Ma sventuratamente ogni generosa novità solleva sempre opposizioni, ed ha bisogno di un tempo più o meno lungo per penetrare nei fatti."

Von eingreifender Bedeutung für die reformatorischen Bestrebungen waren erst die milderen Principien, welche sich bei Ausbruch des Krimkrieges unter den betheiligten Mächten sowohl wie bei den neutralen Seestaaten Bahn brachen. Die Anregung ging von Frankreich aus; die französische Regierung erklärte unterm 29. März 1854: „Beseelt von dem Wunsche, so viel wie möglich die Uebelstände des Krieges zu vermindern und die Operationen auf die regulär organisirten Kräfte des Staats zu beschränken, hat Seine Majestät zur Zeit nicht die Absicht, Caperbriefe zur Autorisation oder Ausrüstung von Capern auszugeben." Die britische Regierung gab eine ähnliche Erklärung ab. Von den Neutralen erklärte Oesterreich seinen Seeleuten: „Die Ausrüstung von Capern ist absolut verboten und wird als Piraterie angesehen und bestraft"; ferner: „Caper werden in österreichischen Häfen nur in Fällen der äußersten Seegefahr zugelassen." Schweden, Dänemark, Spanien, Neapel, Brasilien erließen ähnliche Verbote, in denen auch den betreffenden Staatsangehörigen die Annahme von Diensten an Bord von Caperschiffen und der Ankauf von Waaren von Capern untersagt wurde. Die Bekanntmachung der belgischen Regierung lautet: „Le commerce est informé que des instructions ont été adressées aux autorités judiciaires, maritimes et militaires, pour les prévenir, que les corsaires portant pavillon quelconques, seuls ou avec les bâtiments qu'ils auraient capturés, ne seront admis dans nos ports qu'en cas de dangers imminents de mer. Ces autorités sont en conséquence chargées de surveiller les corsaires et leurs prises et de leur faire reprendre la mer le plus tôt possible. Il a été prescrit aux mêmes autorités de ne reconnaître de valeur légale à aucune commission du lettre de marque délivrée par les Puissances belligérantes, sans l'autorisation du gouvernement du Roi. Toute personne soumise aux lois du royaume qui ferait les armements en course, ou y prendrait part, s'exposerait donc, d'un côté d'être traitée comme pirate à l'étranger, et de l'autre à être poursuivie devant les tribunaux belges suivant toute la rigueur des lois." Der bedeutsamste Schritt war aber dem Friedenscongreß von 1856 vorbehalten. Die im Anschluß an denselben von den Bevollmächtigten der Congreßmächte, Frankreich, England, Sardinien, Türkei, Rußland, Preußen und Oesterreich, niedergelegte Declaration d. d. Paris, den 16. April 1856, betreffend den Seekrieg, stellt unter Nummer 1 als ein Princip des Seerechts den Satz auf: „La

course est et demeure abolie." Die Caperei ist und bleibt abgeschafft.

Die Bedeutung dieses Satzes, wie diejenige der Pariser Seekriegsrechts-Declaration überhaupt, darf jedoch nicht überschätzt werden.[1]) In dieser Hinsicht muß zunächst auf den Schlußpassus der Declaration hingewiesen werden, welcher besagt: „Diese Declaration ist und wird nur verbindlich sein für diejenigen Mächte untereinander, welche ihr beigetreten sind oder beitreten werden."[2]) Es sind in der Folge beigetreten von Staaten, die heut noch existiren: Belgien, Dänemark, Griechenland, die Niederlande, Portugal, Schweden, Norwegen, die Schweiz, und von amerikanischen Staaten: Brasilien, Chili, die argentinische Conföderation, Ecuador, Guatemala, Haiti, Peru, Uruguay.

Die Caperei ist mithin als abgeschafft erklärt für alle europäischen und amerikanischen Seestaaten mit Ausnahme von Spanien, Mexico und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die Regierung der letzteren erklärte, erst dann auf die Caperei verzichten zu wollen, wenn das Princip von der Unantastbarkeit des Privateigenthums auf See, also die Abschaffung des Seebeuterechts an Privateigenthum mit Ausnahme der Kriegscontrebande, überhaupt gemeinsame Anerkennung finden würde.[3]) Das ist bisher an dem Widerstand gescheitert, welchen England allen weiteren Reformen auf dem Gebiet des Seekriegsrechts bis in die neueste

---

[1]) Zu weit in der Unterschätzung geht indeß jedenfalls Wollheim da Fonseca (der deutsche Seehandel und die französischen Prisengerichte S. 31 ff.), wenn er erklärt: die Declaration sei nicht nur indiscutabel, sondern habe geradezu gar keinen Werth mehr, ja nicht einmal einen Anspruch darauf, als Norm für ein modernes Seerecht gelten zu dürfen oder die Machtgeber der Unterzeichner jenes Actenstückes moralisch und völkerrechtlich zu binden; insbesondere sei der Satz 1, betreffend die Abschaffung der Caperei, für Preußen, im Falle des Krieges mit einer Seemacht, durchaus schädlich und gefährlich und daher — nicht verbindlich.

Einen ähnlichen Standpunkt vertritt der Franzose Carron, der in seiner Schrift: „La course maritime" den Nachweis zu führen sucht, wie die Abschaffung der Caperei (und der Seebeute) weder im allgemeinen civilisatorischen oder humanitären Interesse, noch in dem besonderen Interesse Frankreichs liege, dem letzteren vielmehr schädlich sei.

[2]) Dem entsprechend hält z. B. Art. 208 des Italienischen Seegesetzbuches die Befugniß der Regierung zur Ertheilung von Caperbriefen noch für gewisse Fälle aufrecht. Kritische Beleuchtung dieses Vorbehalts s. bei Marco, S. 17 bis 19.

[3]) Denkschrift des Ministers des Auswärtigen Marcy vom 28. Juli 1856, bei Aegidi und Klauhold S. 9 ff.

Zeit entgegengestellt hat. Die Abschaffung der Caperei sieht die Vereinigte Staaten-Regierung als eine halbe Maßregel an.

Wie weit dieselbe Stand halten wird, wenn eine der nicht beigetretenen Mächte als Bundesgenossin einer durch die Stipulationen der Pariser Declaration verpflichteten Macht mit einer gleichfalls der Declaration beigetretenen Macht in Krieg geräth, muß dahingestellt bleiben.

In England hat bereits wiederholt seit dem 14. Juli 1857 im Parlament eine Agitation auf Beseitigung der Pariser Declaration überhaupt stattgehabt.[1]) Zuletzt kam die Angelegenheit in der Sitzung des Unterhauses vom 2. März 1877 wiederum auf die Tagesordnung, scheiterte aber mit einem starken Fiasco der Gegner der Pariser Declaration.[2])

---

1) Näheres darüber s. bei Geßner, Kriegführende und neutrale Mächte S. 5 ff.

2) Die von Windham eingebrachte Resolution ging dahin:

„That the object of the Declaration of Paris respecting maritime law, signed at Paris on the 16th of April 1856, was, as was expressed in the preamble, to endeavour to attein uniformity of doctrine and practice in respect to maritime law in time of war; that it is, moreover, obvious that the whole value that might be supposed to attach to any such declaration, as changing the ancient and immemorial practice of the law of nations on the subject, must necessarily depend on the general assent of all the maritime States to the new doctrines; that the fact of important maritime Powers, such as Spain and the United States, having declined to accede to the Declaration of Paris deprives that document of any value as between the Governments who have signed it; that the consequence of some Powers adhering to the new rules, while others retained intact their natural rights in time of war, would be to place the former at a great and obvious disadvantage in the event of hostilities with the latter; that Great Britain being an essentially Naval Power, this House cannot contemplate such an anomalous and unsatisfactory condition of international obligations without grave misgivings; that independently of all other considerations, the failure after 20 years' negotiations to bring about general adhesion to its terms necessitates the withdrawal of this country from what was necessarily and on the face of it a conditional and provisional assent to the new rules; that this House, while desiring to leave the question of opportuneness to the discretion of Her Majesty's Government, and having confidence in the repeated declarations on the subject of individual members of the present Administration, thinks it desirable to record an opinion that no unnecessary delay ought to take place in withdrawing from the declaration signed at Paris on the 16th of April, 1856, on the subject of maritime belligerent rights."

Dagegen wurde geltend gemacht, daß ein Rücktritt von der Pariser Declaration

Es läßt sich allerdings nicht leugnen, daß, so lange das Seebeuterecht besteht, die Zulassung von Capern einem Staat, dessen Kriegsflotte relativ nicht bedeutend ist, ein erhebliches Gegengewicht gegen die Ueberlegenheit des Feindes zur See gewähren kann. Bei einem Conflict zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und England würde dieses Moment voraussichtlich ganz besonders in den Vordergrund treten; so ist es denn durchaus erklärlich, wie jene bei der Stellung, welche England consequent der Frage wegen Abschaffung des Seebeuterechts gegenüber einzunehmen für gut befunden hat, auf die Befugniß zur Ertheilung von Capereibriefen nicht verzichten wollen. In einer Erklärung des Präsidenten Buchanan an die Handelskammern von Newyork bezeichnet derselbe diesen Standpunkt, noch weiter gehend, dahin: Angesichts der geringen Zahl amerikanischer Kriegsschiffe könne man die Caperei nicht aufgeben; es sei auch nicht genug, die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See zu declariren; auch die Unzulässigkeit der Blockirung von Handelsschiffen in Häfen müsse ausgesprochen werden.

§ 35.

Mittel und Maßregeln der Kriegführung.

A. Allgemeine Charakteristik.

I. Der Grundsatz, daß auch zwischen Feinden Treue und Glauben walten soll, ist von jeher anerkannt und meistens auch respectirt worden. „Etiam hosti fides servanda“ ist eine uralte internationale Satzung. Im Uebrigen aber erachtete man bis in die neuere Zeit und erachten noch heut solche Völkerschaften, die nicht auf der Höhe der modernen Civilisation stehen, jedes zur Erreichung des Kriegszwecks dienliche Mittel auch für zulässig. Noch bis zum 17. Jahrhundert hinein war die Kriegführung eine in jeder Hinsicht barbarische, was namentlich auch im dreißigjährigen Kriege stark hervortrat; wenn auch die Disciplin zuweilen sehr streng

---

der Ehre und den Interessen Englands zuwiderlaufen würde, wenn auch anerkannt werden müsse, daß der Zustand des internationalen Seerechts ein höchst unbefriedigender sei. Von anderer Seite wurde für die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten mit Ausnahme der Kriegscontrebande plaidirt. Von Seiten der Regierung wurde der Resolution gleichfalls widersprochen und hervorgehoben: Die Pariser Declaration sei bei jeder Gelegenheit vom Parlament sanctionirt worden; ein Rücktritt seitens Englands könne ehrenhafter Weise nicht erfolgen. Die Resolution wurde schließlich mit 170 gegen 56 Stimmen verworfen.

war, so waren doch nicht nur in Feindes Land Mord, Brand, Raub, Schändung, verbunden mit Grausamkeiten aller Art, an der Tagesordnung, sondern vielfach sogar im eigenen Lande. So ist es erklärlich, daß während dieses Krieges die Bevölkerungszahl in Deutschland von 16—17 Millionen auf 4 Millionen sank.

Seitdem das Völkerrecht den Kriegszustand als einen Rechtszustand anerkannt hat, ist das Bestreben hervorgetreten, diejenigen Schranken festzusetzen, welche Humanität und Ehre gebieten, und dadurch die Schrecken des Krieges auf das Maß des Nothwendigen zurückzuführen, eine Ueberschreitung dieses Maßes aber nur einzuräumen als Repressalien. Aber auch solche Maßregeln, welche zur Durchführung und Sicherung der Kriegszwecke nothwendig sind, müssen den Gebräuchen des Krieges, wie sie sich in den letzten Jahrhunderten gebildet haben, entsprechen, und nur mit dieser Maßgabe steht einem Truppenbefehlshaber die Anwendung derjenigen Mittel zu, welche durch die ihm obliegenden Verpflichtungen, seine Aufgabe und seine Dispositionen möglichst schnell und vollständig durchzuführen, sowie für die Sicherheit und den Unterhalt seiner Truppen Fürsorge zu tragen, geboten sind.

In diesem Sinne hat der Brüsseler Congreß von 1874 an die Spitze des Capitels „Des moyens de nuire à l'ennemi" den Satz gestellt: „Les lois de la guerre ne reconnaissent pas aux belligérants un pouvoir illimité quant au choix des moyens de nuire à l'ennemi" (Art. 12). Ebenso der Manuel de l'Institut de droit international im Art. 4, mit dem Zusatz: „Ils doivent s'abstenir notamment de toute rigueur inutile, ainsi que de toute action déloyale, injuste ou tyrannique."

II. Was die Zulässigkeit der Ausübung von Repressalien betrifft, so gehen die Auffassungen darüber auseinander. „A reckless enemy often leaves to his opponent no other means of securing himself against the repetition of barbarous outrage" heißt es in Artikel 27 der amerikanischen Kriegsartikel von 1863. Wenn es auch nicht zweifelhaft sein kann, daß Mißachtung der Kriegsgebräuche auf der einen Seite auch eine Ueberschreitung der Kriegssitte von Seiten des Gegners zu rechtfertigen geeignet sein kann, ja unter Umständen außerordentliche Maßnahmen erheischt, so sollen doch stets die allgemeinen Grundsätze der Menschlichkeit beobachtet werden.[1]) Auf die Erlangung

---

[1]) Bluntschli, § 567.

von Genugthuung und auf Vergeltung unter harten Modalitäten wird nicht immer verzichtet werden können. Aber auch in solchen Fällen muß Barbarei und zügellose, die Grenzen des Nothwendigen überschreitende Willkür verworfen werden.[1])

B. Einzelne Kriegsmittel.[2])

III. Wenngleich die Benutzung des Verraths seitens feindlicher Unterthanen als statthaft erachtet wird, kann doch die Anstiftung zu einem solchen Verrath, weil derselbe ein gemeines Verbrechen ist, für zulässig nicht angesehen werden. Jedoch gehen hierüber die Ansichten auseinander, und die Praxis ist nach dieser Richtung hin nicht übermäßig peinlich gewesen. Bluntschlis Erklärungen darüber sind nur geeignet, die schwankenden Anschauungen zu constatiren.[3])

IV. Als gänzlich unstatthaft gilt der Meuchelmord und die Verleitung zum Morde außerhalb der Action, ebenso die Verbreitung von Giftstoffen in Feindesland oder in dem vom Feind besetzten Gebiet, namentlich auch die Vergiftung von Brunnen, Quellen, Proviant ꝛc., sowie die Verbreitung von Contagien im feindlichen Land oder Lager.[4]) Unstatthaft ist ferner die Achterklärung und die Ausschreibung eines Preises auf den Kopf eines Menschen.[5])

V. Im Interesse der Kriegführenden liegt das gegenseitige Vertrauen. Vertrauensbruch ist völkerrechtswidrig. Die Grenze zwischen Kriegslist und Perfidie wird mitunter schwer zu ziehen sein. Stets als verwerflich und völkerrechtswidrig gelten Bruch des Ehrenworts sowie

---

[1]) Die Brüsseler Conferenz nahm, wiewohl Rußland in sect. IV. des Entwurfs Grundsätze über Repressalien eingebracht hatte, von der Aufstellung solcher Abstand; der Vorsitzende hatte die Erklärung abgegeben, daß die russische Regierung eine Einschränkung, nicht eine Sanctionirung der Repressalien beabsichtigt habe.

[2]) Dieser Abschnitt berührt hauptsächlich Verhältnisse, wie sie im Landkriege vorkommen; es kann sich jedoch nach der einen oder anderen Richtung hin auch im Seekriege um die Anwendbarkeit der betreffenden Grundsätze handeln.

[3]) § 564 und die Anmerkung dazu.

[4]) Brüsseler Conferenz, Art. 13. Amerik. Kriegsartikel, Art. 70.

[5]) Amerik. Kriegsartikel, Art. 148. — Als die Engländer im Jahre 1853 während des Krieges gegen Birma einen Preis von 2000 Rupien auf den Kopf des Guerrillaführers Meean-Taon ausgesetzt hatten, wollten sie diese Maßregel damit rechtfertigen, daß sie ihn als Räuber erklärten; aber auch in England fand trotzdem die Ausschreibung starke Mißbilligung.

der Gebrauch einer falschen Flagge bei dem wirklichen Engagement zum Gefecht (für das Seegefecht s. VIII. 2). Im Uebrigen gehen die Auffassungen über die Berechtigung zur Täuschung durch Uniformen, Fahnen und Flaggen auseinander; Bluntschli[1]) hält dafür, daß eine solche Täuschung nicht über die Vorbereitungen zum Kampf hinaus getrieben werden dürfe; in der Schlacht sollen die Gegner offen einander entgegenstehen; ebenso Heffter:[2]) „Geht die List zum offenen Kampfe über, so muß die Verstellung aufhören.“ [3]) Die Brüsseler Conferenz hat sich in Art. 13 dahin ausgelassen: — — sont interdits: „F. L'abus du pavillon parlementaire, du pavillon national ou des insignes militaires et de l'uniforme de l'ennemi, ainsi que des signes distinctifs de la convention de Genève.“ Die Frage, was ein Mißbrauch sei, ist ungelöst geblieben.

VI. Unnöthige Verwüstungen und Plünderungen in Feindes Gebiet entsprechen nicht dem heutigen Kriegsrecht. „Le pillage est formellement interdit“ (Art. 39 der Brüsseler Sätze) und „sont interdits: G. Toute destruction ou saisie de propriétés ennemies qui ne serait pas impérieusement commandée par la nécessité de guerre“ (Art. 13).

Auf diesem Gebiet ist indessen der dem einzelnen Befehlshaber überlassene Spielraum ein sehr weiter. Die Durchführung der Operationen des Krieges kann Verheerungen aller Art rechtfertigen; hierher gehört insbesondere die Zerstörung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, namentlich von Brücken und Eisenbahnen, von Gebäuden, die Vernichtung von Vorräthen u. s. w.

VII. Bei der eigentlichen Action gelten als unerlaubte Mittel:

1) Der Gebrauch vergifteter Waffen. (Brüsseler Congreß Art. 13 A.)

2) Der Gebrauch von Waffen oder Geschossen, durch welche unnöthige Schmerzen oder besonders schwer zu heilende Wunden verursacht werden, wie zackige Kugeln (mitrailles), Glasscherben, Nägel, gehacktes Blei, Pfeile mit Widerhaken, Brand- und Sprenggeschosse gegen Personen (daselbst). Die auf Anregung Rußlands am 11. Dezember 1868 zu St. Petersburg festgestellte Declaration, welche die europäischen Staaten und Persien an-

---

1) § 565. — 2) § 125.

3) S. auch Phillimore, III. Art. 94; Wildman, II. S. 24. Henri Brocher in der Revue de droit international von 1873 S. 325 ff. Amerik. Kriegsartikel Art. 65.

genommen haben,[1]) untersagt die Verwendung von Geschossen von weniger als 400 Gramm Gewicht mit explosiven oder entzündlichen Stoffen für die Truppen der betheiligten Staaten, und zwar mit dem Zusatz, daß die Verpflichtung, von solchen Geschossen keinen Gebrauch zu machen, aufhören soll, wenn im Fall eines Krieges zwischen den Mächten, welche die Convention geschlossen haben oder ihr später beigetreten sind, eine derselben sich mit einer nicht verpflichteten Macht verbündet.[2])

3) Der Gebrauch von Vertilgungsmitteln, welche mit einem Acte ganze Massen des feindlichen Corps vernichten, wird gleichfalls in Lehrbüchern des Völkerrechts als unzulässig bezeichnet; es werden hierbei immer noch speciell die nicht mehr gebräuchlichen Ketten- und Stangenkugeln aufgeführt.[3]) Es liegt auf der Hand, daß die Verwerfung solcher Mittel in dem Zeitalter der Kartätschen, Granaten, Shrapnels, Mitrailleusen, Revolver-Kanonen u. s. w. hinfällig ist. (S. auch VIII. 1.)

4) Verwerflich ist die Verwendung von Wilden und überhaupt von Truppentheilen, welche aus Völkerschaften gebildet werden, die noch im Zustande der Barbarei leben, weil ihnen das Verständniß für die gute Kriegssitte nicht innewohnt.[4]) Die Praxis freilich hat diesen Gesichtspunkt nicht immer festgehalten.[5])

5) Eine Tödtung oder Mißhandlung derjenigen, welche keinen Widerstand leisten oder leisten können, ist dem Kriegsrecht zuwider. „Le meurtre d'un ennemi qui, ayant mis bas les armes ou n'ayant plus de

---

[1]) Die Materialien zu dieser Convention s. im Staatsarchiv Bd. 15 Nr. 3315 bis 3318, 3475 bis 3478, 3485 und 3486.

[2]) In der Circulardepesche des Kanzlers des norddeutschen Bundes vom 9. Januar 1871 werden verschiedene Fälle des Gebrauchs von Sprengkugeln für Gewehre auf französischer Seite erwähnt; ferner aber wird constatirt, wie bei französischen Kriegsgefangenen Patronen vorgefunden worden sind, deren Geschoß aus einer in 16- oder mehrkantige Stücke zerschnittenen, lose wieder zusammengesetzten Bleikugel bestand, also Geschosse, welche in ihren Wirkungen dem gehackten Blei gleichkommen.

[3]) Bluntschli, § 560.

[4]) Bluntschli, § 559.

[5]) Bezüglich der Verwendung von Indianern seitens der Engländer während des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges vergl. die vernichtende Kritik Lord Chathams, bei Phillimore, III. § 94. Die Verwendung von afrikanischen Eingeborenen während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 ist einer scharfen Erörterung unterzogen in der vorerwähnten Circulardepesche vom 9. Januar 1871.

moyens de se défendre, s'est rendu à discrétion — est interdit.[1]) Ingleichen gilt als völkerrechtswidrig die Erklärung, daß kein Pardon gegeben werden wird.[2]) Wer aber keinen Pardon giebt, darf auch solchen nicht erwarten.[3])

6) Hinsichtlich der Bombardements und Belagerungen gelten folgende Normen: Offene Städte und Plätze, welche nicht vertheidigt werden, sollen auch nicht beschossen werden; auch solche offenen Küstenplätze dürfen daher von See aus nicht bombardirt werden. Art. 15 des Brüsseler Declarations-Entwurfs besagt: „Les places fortes peuvent seules être assiégées. Des villes, agglomérations d'habitations ou villages ouverts qui ne sont pas défendus ne peuvent être ni attaqués ni bombardés." Beim Bombardement vertheidigter Plätze wird die Schonung der nicht für Kriegszwecke dienenden Baulichkeiten selten durchführbar sein. Hier kann allein die militärische Nothwendigkeit den Ausschlag geben, und die Schonung der Stadt selbst, im Fall der Belagerung und Beschießung einer Festung, kann nur soweit für eine Pflicht des Belagerers erachtet werden, als das Interesse der Angriffsoperationen sie gestattet. Ein Bombardement soll demgemäß in erster Linie gegen die fortificatorischen Anlagen, Arsenale, Kriegsmagazine und sonstigen militärischen Etablissements gerichtet werden, gegen andere Baulichkeiten nur, soweit es sich nicht vermeiden läßt; vorzüglich sollen auch Kirchen und Kunstdenkmäler, wissenschaftliche und milde Anstalten, namentlich Lazarethe und Hospitäler, nach Möglichkeit geschont werden.

Der Brüsseler Entwurf erklärt hinsichtlich des Gegenstandes in den Art. 16, 17 und 18: „Si une ville ou place de guerre, agglomération d'habitations ou village, est défendu, le commandant des troupes assaillantes, avant d'entreprendre le bombardement et sauf l'attaque de vive force, devra faire tout ce qui dépend de lui pour en avertir les autorités. — En pareil cas, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour épargner, autant qu'il est possible, les édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences et à la bienfaisance, les hôpitaux et les lieux de rassemblement de malades et de blessés, à condition qu'ils ne soient pas employés en même temps à un but militaire. Le

---

[1]) Brüsseler Entwurf Art. 13 C. — Oesterr. Regl. III. Nr. 1494.

[2]) Brüsseler Entwurf Art. 13 D.

[3]) Amerik. Kriegsartikel, Art. 60 bis 62.

devoir des assiégés est de désigner ces édifices par des signes visibles spéciaux à indiquer d'avance à l'assiégeant"; ferner: „une ville prise d'assaut ne doit pas être livrée au pillage des troupes victorieuses".

Die dem Bombardement vorangehende Benachrichtigung der Localbehörde kann nach den bisherigen Gebräuchen des Kriegsrechts als obligatorisch nicht bezeichnet werden; das Bombardement von Paris wurde im Winter 1870 ohne eine solche eröffnet, und der Kanzler des deutschen Reichs erklärte in dieser Hinsicht in einer Note vom 17. Februar dem Vertreter der Schweiz: „La dénomination préalable d'un bombardement n'est point exigée par les principes du droit des gens, ni reconnu comme obligatoire par les usages militaires."[1])

Nach vollendeter Einschließung ist der Belagerer nicht verpflichtet, den Einwohnern freien Abzug zu gewähren; denn sein Interesse erheischt einen möglichst schnellen Verbrauch der Proviantmittel.[2]) Indessen können Humanitätsrücksichten wohl eine Ausnahme begründen.[3])

C. Im Seekriege im Besonderen.

VIII. Hervorzuheben ist:

1) Auch in der neueren Doctrin des Völkerrechts wird in der Regel als der Kriegssitte zuwider erklärt: der Gebrauch von glühenden Kugeln oder Pechkränzen, ferner die Verwendung von Brandern gegen feindliche Schiffe. Dieser Standpunkt kann in dem Zeitalter der artilleristischen Sprenggeschosse, der Torpedos und Seeminen nicht aufrecht erhalten werden. Es ist aber auch schwer abzusehen, weshalb früher derartige Mittel als verpönt galten, da doch die möglichst gründliche Vernichtung der feindlichen Seemacht das Hauptziel des Seekrieges ist, und die Vernichtung von Schiffen im Gefecht nicht ausführbar ist, ohne die gesammte Besatzung in Mitleidenschaft zu ziehen. Man war auch in der That bezüglich solcher Grundsätze nie consequent. Charakteristisch ist eine Ordre des

---

[1]) Art. 19 der Amerik. Kriegsartikel setzt fest: „Commanders, whenever admissible, inform the enemy of their intention to bombard a place, so that the non-combatants, and especially the women and children, may be removed before the bombardment commences. But it is no infraction of the common law of war to omit thus to inform the enemy. Surprise may be a necessity."

[2]) Das. Art. 18.

[3]) Während der Belagerung von Straßburg im September 1870 wurde den Frauen und Kindern freier Abzug gewährt.

französischen Viceadmirals Marschalls Conflans aus dem Jahre 1759, in welcher derselbe die Benutzung von Hohlkugeln, die mit brennenden Substanzen gefüllt sind, als absolut völkerrechtswidrig und nicht den Regeln der Ehre entsprechend bezeichnet, weiter aber erklärt: man habe sich daher nur mit Widerstreben entschließen können, den Linienschiffen solche Geschosse an Bord zu geben; jedoch sei dies nur geschehen, um sie zu gebrauchen, falls die Engländer es thun würden. Thiers, in seiner Geschichte des Consulats, bezeichnet es als „eine allen Gesetzen der Humanität und chevaleresken Loyalität zuwiderlaufende Perfidie", daß im Jahre 1809 an den englischen Admiral Gambier der Auftrag erging, die französische Flotte bei Rochefort zu vernichten und zu dem Zweck 30 Fahrzeuge in Brander mit Explosionsladung umzuwandeln und zu opfern, und dieser Auftrag auch zum Theil zur Ausführung gebracht wurde.

2) Wenn man davon ausgeht, daß im Kriege die Anwendung von List erlaubt ist, soweit solche den Gesetzen der Ehre nicht widerstreitet, so muß dieses Princip auch der Beurtheilung der Frage, ob und unter welchen Umständen der Gebrauch einer falschen Flagge zulässig sei, zu Grunde gelegt werden und als Regel gelten: Ob der Gebrauch einer falschen Flagge für statthaft zu erachten, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab; das militärische Ehrgefühl muß den Ausschlag geben. Sich unter einer falschen Flagge in ein Gefecht engagiren, ist immer Perfidie.

Die älteren französischen Ordonnanzen (von 1696 und 1704) verbieten den Commandanten der Kriegsschiffe und Caper, den coup de semonce (§ 54 II.) unter falscher Flagge abzugeben;[1]) spätestens mit diesem Schuß soll die Nationalflagge gehißt werden. Im französisch-englischen Kriege von 1756 wurde es jedoch von beiden Theilen als zulässig angesehen, den coup de semonce unter falscher Flagge abzugeben, von französischer Seite als Repressalie. Das französische Gesetz vom 22. Mai 1803 weist die Caper-Capitäne an, die französische Flagge zu entfalten vor Abgabe

---

[1]) Die Ordonnanz vom 17. März 1696 bestimmt: „Sa Majesté a ordonné et ordonne, que tous les capitaines commandants ses vaisseaux ou ceux armés en course par ses sujets, seront tenus d'arborer pavillon français avant de tirer le coup d'assurance ou de semonce. Défenses très-expresses leur sont faites de tirer sous pavillon étranger, à peine d'être privés, eux et leurs armateurs, de tout le provenu de la prise, qui sera confisqué au profit de Sa Majesté, si le vaisseau est jugé ennemi, et en cas que le vaisseau soit jugé neutre, les capitaines et armateurs seront condamnés aux dépens, dommages, et intérêts des propriétaires." —

eines scharfen Schusses auf das Schiff, welches sie verfolgen. Im Jahre 1815 erklärte der französische Staatsrath: Die Simulation der Flagge sei erlaubt, um sich der Beobachtung der Kriegsschiffe zu entziehen, niemals aber, wenn es sich um einen Angriff oder einen Kampf handle, oder beim coup d'assurance (de semonce), denn dieser diene gerade zur Versicherung der Nationalflagge. Das Decret vom 15. August 1851, betreffend den Dienst an Bord der Kriegsschiffe, bestimmt im Artikel 121: „Avant de commencer l'action, le commandant en chef fait arborer les marques distinctives et hisser les pavillons français sur tous les bâtiments. Dans aucun cas il ne doit combattre sous un autre pavillon. Dans les combats de nuit, il ordonne, qu'un fanal soit placé au-dessus du pavillon de poupe."

Das österreichische Reglement (III Nr. 1476) schreibt vor: „Bevor das Feuer eröffnet wird, sind, wenn dies nicht schon früher geschehen, National- und Commando-Abzeichen zu hissen. Im Gefecht bei Nacht ist über der Heckflagge eine Laterne anzubringen."

Ortolan[1]) hält es für eine zulässige List, durch Zeigen einer falschen Flagge den Feind anzulocken oder ihm zu entwischen. De Cussy[2]) aber erklärt: Die Absicht, den Feind anzugreifen, unter einer befreundeten Flagge maskiren, um dessen Argwohn bei der Annäherung zu beseitigen, sei eine Handlung, die heutzutage kein Commandant eines Kriegsschiffs sich erlauben würde; seine persönliche Würde, die Würde seines Landes und die militärische Ehre würden sich nicht nur der Anwendung eines solchen Mittels, sondern selbst dem Gedanken, es zu gebrauchen, entgegenstellen.

Der Gebrauch einer falschen Flagge ist in denjenigen Fällen, wo er unzulässig erscheint, auch als Repressalie zu verwerfen, weil unehrenhaftes Verhalten auf der einen Seite niemals ein gleiches Verhalten bei dem anderen Theil zu rechtfertigen angethan ist.

3) Inwieweit sonst im Seekriege die Anwendung von List erlaubt sei, auch das muß dem Commandanten sein militärisches Ehrgefühl sagen. Die Geschichte der Seekriege giebt uns zahlreiche Fälle, in welchen dieser Sinn für ehrenhaftes Verhalten dem Feind gegenüber augenscheinlich stark in den Hintergrund getreten war.[3])

---

[1]) II. S. 29. — [2]) I. S. 257, 258.

[3]) Während des englisch-französischen Krieges von 1756 erschien eine englische Fregatte in Sicht von Calais, lockte durch Nothsignale französische Fahrzeuge an

4) Das Feuern gegen ein feindliches Schiff, welches die Flagge gestrichen hat, ist völkerrechtswidrig, weil das Niederholen der Flagge die Absicht der Uebergabe anzeigt.

§ 96 der deutschen Instruction für den Commandanten 2c. bestimmt: „Sobald ein feindliches Schiff die Flagge gestrichen hat, ist das Feuern gegen dasselbe einzustellen und letzteres sofort in Besitz zu nehmen. Der Commandant sendet einen Offizier mit einer provisorischen Besatzung zur Beschlagnahme an Bord und benachrichtigt den Geschwaderchef.“ Ebenso das österreichische Reglement (III Nr. 1488): „Hat ein feindliches Schiff die Flagge gestrichen, und liegt die Ueberzeugung vor, daß sie wirklich gestrichen und nicht herabgeschossen wurde, so ist das Feuer auf dasselbe allsogleich einzustellen.“ [1])

5) Zerstörung submariner Telegraphenkabel. Die Frage über die Zulässigkeit einer solchen Maßregel ist bisher auf autoritativem Wege noch nicht zur Lösung gekommen. Wir haben bereits oben (§ 12 III.) auf die Renaultsche Abhandlung über dieselbe und auf die Stellung hingewiesen, welche das Institut de droit international ihr gegenüber eingenommen hat. Renault, indem er die Schädigungen des internationalen Verkehrs durch die Zerstörung submariner Kabel einerseits und andererseits die Nothrechte der Kriegführenden den Verkehrsinteressen gegenüber in Erörterung zieht und dabei vier Fälle unterscheidet, kommt zu folgenden Resultaten:

a. Das Kabel verbindet zwei Theile des Landgebiets einer und derselben Kriegsmacht. In diesem Falle steht jeder Kriegspartei das Recht zu, den telegraphischen Verkehr zu inhibiren und das Kabel zu zerstören.

---

und bemächtigte sich einer Schaluppe, die, einen wirklichen Nothfall annehmend, zu Hülfe kam, nebst deren Besatzung.

In dem folgenden Fall aus dem Jahre 1800 kommt noch eine eclatante Neutralitätsverletzung zu der Perfidie: Mehrere englische Kriegsschiffe, die sich auf hoher See in der Nähe von Barcelona befanden, zwangen eine schwedische Galiot, „Die Hoffnung“, Mannschaften und Officiere an Bord zu nehmen und sich bei Anbruch der Nacht auf die Rhede von Barcelona bugsiren zu lassen. Hier gelang es ihnen, mittels dieser Galiot zwei vor Anker liegende spanische Fregatten zu überraschen und zur Uebergabe zu zwingen. Die Reclamationen Schwedens in London blieben ohne Erfolg. Näheres bei de Cussy, II. S. 211 ff.

[1]) Weiter heißt es: „Solche Schiffe dürfen, den Fall des Enterns ausgenommen, während eines in Flotte engagirten Gefechts nur dann in Besitz genommen werden, wenn dies ohne Benachtheilung der Gesammt-Action geschehen kann 2c.“

b. Dasselbe verbindet die Landgebiete der beiden kriegführenden Theile. Auch in diesem Falle steht den letzteren die volle Freiheit der Action zu.

c. Das Kabel verbindet das Landgebiet eines kriegführenden Theils mit neutralem Gebiet. Dann kann der betreffende Kriegführende von seinem Gebiet aus den Verkehr einstellen, und der andere Theil kann, wenn es ihm gelungen ist, sich in den Besitz des feindlichen Gebiets zu setzen, daselbst, wenn es sein Interesse erheischt, das Kabel zerstören. Dieselbe Befugniß steht seinen Kreuzern zu, welche einen feindlichen Hafen blockiren. Ueber die Frage, ob aus sonstiger Veranlassung eine Zerstörung zulässig sei, also namentlich, um einen Depeschenverkehr vom neutralen Gebiet aus oder nach dem neutralen Gebiet, zu Gunsten des Gegners, zu verhindern, enthält sich Renault eines positiven Urtheils; er bezweifelt aber, und das gewiß mit Recht, nicht, daß ein Kriegführender, wenn er eine Benutzung des vorhandenen Communicationsmittels zur Förderung der militärischen Operationen des Gegners zu besorgen Anlaß hat, Anstand nehmen wird, diese Communication zu unterbrechen.

d. Das Kabel verbindet zwei neutrale Gebiete. In diesem Falle steht den Kriegführenden eine Befugniß zur Inhibirung der Communication oder gar zur Zerstörung des Kabels unter keinen Umständen zu.

Ohne Belang ist es in allen Fällen, ob das Kabel ein staatliches oder ob es Privateigenthum ist.

Wir weisen im Uebrigen auf die verdienstvolle und klare Beleuchtung der Frage über die Neutralisirung der internationalen Telegraphie, namentlich der unterseeischen Telegraphenleitungen, in Fischers Abhandlung über die Telegraphie und das Völkerrecht, in welcher zuerst dieser Gegenstand einer eingehenden Erörterung unterzogen ist, hin.

§ 36.

Seebeute.

I. Der Zweck des Seekrieges ist nicht allein die Vernichtung der feindlichen Kriegsflotte, die Zerstörung von Küstenbefestigungen, von maritimen und militärischen Etablissements an der feindlichen Küste, die Bewerkstelligung der Landung von Truppenkörpern, kurz die Vornahme und Unterstützung von militärischen Operationen aller Art, sowie der Schutz der heimathlichen Küsten, sondern es umfaßt derselbe die Niederlegung der feindlichen Seemacht in weitester Bedeutung. Der See=

krieg begreift daher auch die Action gegen den Seehandel der feindlichen Nation, und eines seiner Hauptziele ist es, denselben nach Möglichkeit zu schädigen und lahm zu legen.

Während im Landkrieg die Unverletzlichkeit des Privateigenthums, nach dem Kriegsrecht der modernen Culturstaaten, die Regel bildet, und Eingriffe in dasselbe nur unter besonderen Umständen als gerechtfertigt erachtet werden, gilt für die maritime Action die Regel: Privateigenthum auf See ist der Wegnahme durch die feindliche Kriegsmacht unterworfen. Dieses Recht der Wegnahme feindlichen Privateigenthums auf dem Meere wird Seebeuterecht genannt.[1]) Gegenstand desselben sind die Kauffahrteischiffe der feindlichen Nation beziehungsweise die an Bord von Kauffahrteischiffen geladenen in Feindeseigenthum befindlichen Waaren (s. jedoch § 42). Was insbesondere die Schiffe anbetrifft, so kann lediglich deren Nationalität zu der Zeit in Betracht kommen, wo ihre Aufbringung in Frage steht; die nachher erfolgte Uebertragung des Eigenthums auf einen Neutralen ist wirkungslos, weil durch die Aufbringung dem Eigenthümer die fernere Disposition entzogen ist; andererseits müssen vorangegangene Eigenthumsübertragungsacte seitens Neutraler, insbesondere auch solche, die erst nach Ausbruch des Krieges erfolgt sind, von den Kriegführenden respectirt werden. „According to the law of nations, neutrals have the right to purchase during war the property of belligerents, wether ships or anything else; and any regulation of a particular State, which contravenes this doctrine is against public law, and in mere derogation of the sovereign authority of all independent State.“[2])

Selbstredend können aber fingirte Käufe keine Rücksicht beanspruchen, und ein Verkauf an einen Neutralen in transitu wird leicht verdächtig und geeignet sein, den bona fide Charakter des Geschäfts in Frage zu stellen.[3])

---

[1]) Der Begriff „Prisenrecht“ ist weiter.

[2]) Gutachten des Attorney General der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom Mai 1855 in Soetbeers Sammlung, neue Folge I. Nr. 169 und vom 7. August 1854 das. II. Nr. 182, in welchen der Gegenstand sehr ausführlich behandelt wird.

[3]) In dem letztgedachten Gutachten wird namentlich als Voraussetzung für die Rechtsgültigkeit des Geschäfts aufgestellt, daß „the purchase be made bona fide and the property be passed absolutely and without reserve.“ — S. auch Marco, S. 33 ff. und Phillimore, III. § 486.

II. Die Befugniß zur Ausübung des Seebeuterechts steht zu:

1) Kriegsschiffen;
2) Capern;
3) Landstreitkräften, durch Action vom Ufer aus.[1])

III. Für den territorialen Umfang der Befugniß sind die Grenzen des Kriegsgebiets (s. § 33) maßgebend; danach ist insbesondere die Wegnahme feindlicher Schiffe im Territorialmeer eines Neutralen ebenso unstatthaft, wie die Vornahme von anderen Acten der Kriegführung daselbst. Näheres s. in den §§ 39 und 40.

IV. Seebeuterecht und Caperei sind Institutionen, welche in ihren Ergebnissen nicht wesentlich auseinandergehen; Gegenstand beider ist das feindliche Privateigenthum auf dem Meere; beider Ziel dessen Wegnahme und überhaupt der Ruin des feindlichen Seehandels, wobei jedoch häufig, bei der Caperei stets, der Zweck der Selbstbereicherung auf Seiten der Captoren (Nehmeschiffe) in dem Maße in den Vordergrund tritt, daß beides, Ausübung der Caperei und Ausübung des Seebeuterechts durch Kriegsschiffe, vielfach als ein System privilegirten Raubes bezeichnet worden ist. In früheren Zeiten, und zwar fast durchweg bis zum Jahre 1854, wurden auch die Lehren von der Caperei und vom Prisenrecht, der Congruenz ihres Inhaltes wegen, durcheinandergeworfen, und auch noch in neuester Zeit hat man sich von dieser Art der Behandlung nicht immer freigehalten. Es war daher nur naturgemäß, daß, als in der Mitte des vorigen Jahrhunderts gewichtige Stimmen sich für die Beseitigung der Caperei zu erheben begannen, sehr bald sich daran Erörterungen knüpften über den Rechtsstand oder vielmehr die Rechtlosigkeit des feindlichen Privateigenthums auf See überhaupt. (S. § 34 X.) Es ist seit jener Zeit über diesen Gegenstand außerordentlich viel verhandelt und geschrieben worden; in fast sämmtlichen neueren Bearbeitungen des Völkerrechts, namentlich aber von denjenigen Publicisten, welche sich einer besonderen Behandlung des internationalen Seerechts gewidmet haben, ist derselbe mehr oder weniger eingehend erörtert; dazu kommen eine größere Anzahl von Monographieen, welche ausschließlich die Reform des Seekriegsrechts zum Gegenstand haben. Aber auch heut noch gehen die Ansichten der hervorragendsten Publicisten über die Aufrechthaltung beziehungsweise die Beseitigung des Rechts der Seebeute auseinander. Unter den Vertheidigern, welche dasselbe vorzüglich in England und

---

[1]) Beispiele bei v. Martens, Caper, § 34.

Frankreich findet, sind zu nennen: Phillimore, Twiß, Hautefeuille, Ortolan, Carron, während viel andere, wie Wheaton, de Cussy, Cauchy und Calvo, die meisten deutschen Autoritäten der Völkerrechtswissenschaft, insbesondere Heffter, Bluntschli, Geßner, v. Holtzendorff u. v. a. für die Beseitigung eingetreten sind. [1])

Das Institut de droit international, welches sich in seinen Sitzungen in den Jahren 1875, 1877 und 1878 mit dem Gegenstande befaßt hat, hat sich im Princip mit Stimmenmehrheit für die Beseitigung des Seebeuterechts ausgesprochen, indem es im Jahre 1877 die Resolutionen annahm:

1) Das Privateigenthum, neutrales oder feindliches, ist unverletzlich unter neutraler oder feindlicher Flagge.

2) Indessen sind der Beschlagnahme unterworfen die für den Krieg unmittelbar dienlichen oder bestimmten Sachen und solche Handelsschiffe, welche an den Feindseligkeiten Theil genommen haben oder für diese Theilnahme unmittelbar bestimmt sind, oder die eine wirkliche Blockade verletzt haben.

Aber auch außerhalb der Doctrin hat sich seit dem Pariser Friedenscongreß von 1856 eine lebhafte Agitation auf Abschaffung des Seebeuterechts Bahn gebrochen. Hervorzuheben sind namentlich die Beschlüsse des Bremer Handelsstandes vom 2. December 1859;[2]) ferner im Anschluß daran die Erklärung der Handelskammer von Marseille vom 30. December 1859[3]) u. a.; später die Kundgebung des internationalen maritimen Congresses zu Neapel von 1871[4]) und der in der Sitzung des Reichstages des norddeutschen Bundes vom 18. April 1868

---

[1]) Eine Uebersicht über die verschiedenen Anschauungen findet sich u. a in der Bluntschlischen Schrift: Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere (1878), bei Klobukowsky S. 49 ff., bei Assensio S. 23 ff.

[2]) S. Anlage J.

[3]) S. bei Aegidi und Klauhold: Frei Schiff unter Feindes Flagge.

[4]) Dieselbe lautet: „Le congrès émet le voeu que les bâtiments de commerce des belligérants et leurs cargaisons soient exempts de capture et de confiscation comme le sont ceux des États neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, et pourvu que cette exception ne s'étende pas aux navires et aux cargaisons qui chercheraient à pénétrer dans un port bloqué par les forces navales d'une des nations belligérantes.“ Es wurde dabei die Erwartung ausgesprochen, daß durch Conventionen die Gegenstände der Contrebande bestimmt und die Blockade genauer definirt werde.

in Folge eines Antrags des Abgeordneten Dr. Aegidi einstimmig gefaßte Beschluß: „Den Bundeskanzler aufzufordern, zu veranlassen, daß bei dem gegenwärtigen friedlichen Einvernehmen mit den auswärtigen Mächten Verhandlungen eingeleitet werden, welche zum Zweck haben, durch Uebereinkunft von Staat zu Staat die Freiheit des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten zu einem vertragsmäßig anerkannten Grundsatze des Völkerrechts zu erheben.“ [1])

Nicht allein vom Standpunkt des Völkerrechts, sondern nicht minder von demjenigen der Moral, des modernen Culturstandes und der staatlichen Oekonomie ist man gegen das Beuterecht auf See zu Felde gezogen, während die Gründe seiner Vertheidiger sich dahin zusammenfassen lassen: Der Krieg sei ein nothwendiges Uebel; ein solches sei auch ohne Frage das Seebeuterecht; ein Staat, dessen Wehrkraft hauptsächlich in der Macht seiner Flotte beruht, könne dieses Recht nicht aufgeben, ohne sich selbst wehrlos zu machen. Dadurch, daß die Kriegführung zur See sich nicht auf blutige Actionen allein, sondern gleichzeitig auf die Wegnahme feindlicher Schiffe und Güter erstreckt, gewinne der Seekrieg einen weniger schlimmen Charakter und erfülle doch den Zweck des Krieges im Allgemeinen, welcher dahin geht, den Feind zur Unterwerfung zu zwingen; die Freiheit der feindlichen Handelsschiffe zulassen, heiße: dem Feinde Vorschub leisten; denn diese Schiffe beschränkten sich keineswegs immer auf eine harmlose commercielle Thätigkeit. Seehandel und Landhandel seien ganz verschiedenartige Dinge; denn die Kriegsflotte eines Staats und seine Handelsmarine ständen in enger Beziehung zu einander; Handelsschiffe seien vielfach geeignet, für Kriegszwecke Verwendung zu finden und ihre Besatzungen erst recht.

Ein näheres Eingehen auf die Gründe für und wider und eine kritische Beleuchtung dieser Frage, deren praktische internationale Lösung hoffentlich nicht allzu fernliegender Zeit vorbehalten ist, liegt außerhalb des Rahmens unserer Aufgabe; wir wollen nur mit Bluntschli[2]) constatirt haben: „daß der Glaube an das Seebeuterecht bereits gründlich erschüttert ist.“ [3])

---

1) Die Verhandlungen über den Antrag sind abgedruckt im Staatsarchiv Bd. 19. Nr. 3304.

2) Beuterecht S. 79.

3) Reiches urkundliches Material über die Agitation von 1856 bis 1866 bei Aegidi und Klauhold, a. a. O.

Ueber die Ausschließung im particulären Völkerrecht s. § 37.

V. Das Seebeuterecht, dessen Gegenstand seiner Natur gemäß feindliche Kauffahrteischiffe beziehungsweise feindliche Güter auf dem maritimen Kriegsgebiet sind, erleidet nach der Praxis noch eine eigenthümliche Ausdehnung, insofern dasselbe nämlich auch die Gefangennahme der an Bord der genommenen und für gute Prisen erklärten Schiffe befindlichen Schiffsmannschaften, soweit diese feindliche Unterthanen sind, einschließt. Es ist dies eine weitere Anomalie von dem für den Landkrieg geltenden Grundsatz, nach welchem Privatpersonen bei friedlichem Verhalten nicht in die Kriegführung mit verwickelt werden sollen.[1])

Das preußische Prisen-Reglement von 1864 bestimmt im § 18: „Die Mannschaft des aufgebrachten Schiffs wird bis zur Entscheidung der Sache auf Staatskosten unterhalten und verpflegt. Wird die Prise verurtheilt, so sind die unter der Mannschaft befindlichen feindlichen Unterthanen als Kriegsgefangene zu behandeln. Die Unterthanen befreundeter oder neutraler Mächte werden dagegen an die Consuln der betreffenden Staaten zur weiteren Veranlassung übergeben."

Nicht zur Schiffsmannschaft gehörige Personen, also namentlich Passagiere, gleichviel welcher Nationalität sie angehören, sind diesen Maßregeln nicht unterworfen, soweit sie nicht etwa Angehörige der feindlichen Armee oder Flotte sind oder im Begriff stehen, bei dem Feind in militärischen Dienst zu treten; in diesen Fällen ist ihre Gefangennahme oder Internirung, unabhängig von der Condemnirung der Prise, gerechtfertigt.[2]) Wegen der Exemtion der Seefischer s. § 37 IV.

Es ist bei verschiedenen Gelegenheiten die Berechtigung dieser Ausdehnung des Prisenrechts in Frage gestellt und bestritten worden, so

---

1) Dieses moderne Rechtsprincip hat einen klaren Ausdruck gefunden in der Proclamation des Königs von Preußen, als Oberfeldherrn der deutschen Armeen gegen Frankreich, vom 11. August 1870: „Ich führe Krieg mit den französischen Soldaten und nicht mit den französischen Bürgern. Diese werden deshalb fortfahren, die Sicherheit für ihre Personen und Güter zu genießen, so lange sie nicht selbst durch feindselige Unternehmungen gegen die deutschen Truppen Mir das Recht nehmen, ihnen meinen Schutz zu gewähren."

2) Die französische Instruction von 1854 bestimmt im Art. 20: „Vous ne devrez distraire du bord aucun des individus qui montent le bâtiment capturé, s'il s'agit d'un corsaire ou d'un bâtiment marchand; mais les femmes, les enfants et toutes les personnes étrangères au métier des armes ou à la marine ne devront, en aucun cas, être traités comme prisonniers de guerre, et seront libres de débarquer dans le premier port où le bâtiment abordera."

auch deutscherseits während des Krieges gegen Frankreich — und das zweifellos mit vollem Fug, weil sie den neueren Anschauungen über die Consequenzen des Kriegszustandes zuwider ist.[1])

Uebrigens beschränkten die Franzosen sich nicht auf die einfache Festhaltung der betreffenden Schiffsmannschaften als Gefangener, sondern es wurden solche wie Verbrecher behandelt, zwei und zwei mit Ketten zusammengeschlossen, von Ort zu Ort transportirt und erhielten eine Nahrung, die nach Beschaffenheit und Menge zu der Ernährung eines Menschen unzureichend war.[2])

Im Jahre 1860 hatte Lord Palmerston den Abgeordneten des britischen Handelsstandes, welche die Bremer Resolution (s. oben unter Nr. IV) zur Annahme von Seiten Englands empfahlen, erklärt: Seines Erachtens hänge die Existenz Englands davon ab, daß es die Herrschaft über die See besitze, und zu diesem Zweck sei es nothwendig, die Gewalt, die Schiffe fremder Mächte wegzunehmen und namentlich die auf diesen Schiffen dienenden Matrosen gefangen zu nehmen, nicht aus Händen zu geben. Der Krieg sei ein furchtbares Uebel; dennoch sei es zuweilen nothwendig, um der Selbsterhaltung willen Krieg zu führen, und eine Seemacht wie England dürfe sich keines Mittels entäußern, um ihren Feind zur See zu schwächen. Wenn England nicht die Matrosen des feindlichen Staats an Bord der Handelsschiffe gefangen nehme, so würde es diese Matrosen bald an Bord der Kriegsschiffe zu bekämpfen haben.[3])

Graf Bismarck ist seiner Zeit ähnlichen Auslassungen des Grafen Chaudordy scharf entgegengetreten.

VI. Das Seebeuterecht tritt in Kraft mit Ausbruch des Krieges, selbst gegen solche Schiffe, welche von dem Kriegszustand nicht unterrichtet sind; es endigt mit dem Friedensschluß, es ruht während eines allgemeinen und eines jeden Waffenstillstandes, der sich auf die Action der Seestreitkräfte erstreckt.[4]) Die Waffenstillstandsconvention zwischen Deutschland und Frankreich vom 28. Januar 1871 enthält im Art. 1 eine desfallsige Festsetzung.

---

[1]) S. auch Geßner: Kriegführende und neutrale Mächte S. 90, 91 und D. d. N. S. 436; Geffken, S. 268.

[2]) Circulardepesche des Grafen Bismarck d. d. Versailles, den 9. Januar 1871 in Hirths Tagebuch, III. Nr. 1429; s. auch daselbst, II. Nr. 603.

[3]) Diesen Standpunkt vertreten auch Ortolan, II. S. 35 ff. und Hautefeuille, D. e. d. II. S. 179 ff. mit besonderem Nachdruck.

[4]) S. v. Martens, a. a. O. § 38; Geßner, a. a. O. S. 346.

Die sofortige Ausübung des Seebeuterechts nach erfolgter Kriegserklärung, welche ehedem constante Praxis war, ist aber seit der Mitte dieses Jahrhunderts nicht mehr üblich. Man erachtete es der Billigkeit entsprechend, den feindlichen Kauffahrteischiffen einen je nach Lage der Verhältnisse bemessenen Aufschub zu gewähren. Bahnbrechend waren in dieser Hinsicht die bei Ausbruch des Krimkrieges ergangenen englischen und französischen Erlasse „pour concilier les intérêts du commerce avec les nécessités de la guerre et parcequ'il convient de protéger même après l'ouverture des hostilités, aussi largement que possible, les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant la guerre“.[1])

Entsprechend dieser neueren Praxis setzte der Erlaß des französischen Marineministers vom 25. Juli 1870 fest, daß deutsche Kauffahrteischiffe, welche vor der Kriegserklärung Fracht für Frankreich oder für französische Rechnung geladen hatten, keine Prisen seien, sondern daß sie ihre Ladung löschen und mit Geleitschein nach der Heimath entlassen werden sollen, und ferner, daß auch später deutschen Schiffen, welche in Unkenntniß des Kriegszustands in französische Häfen einlaufen, eine dreißigtägige Frist zum Auslaufen und sodann ein Geleitschein zur freien Rückkehr ertheilt werden solle.[2])

Ebenso setzte die deutsche Verordnung vom 19. Januar 1871, betreffend die Aufbringung und Wegnahme französischer Handelsschiffe, namentlich mit Rücksicht darauf, daß im Vertrauen auf den früheren Verzicht (s. 37 II) neutrales Gut auf französischen Schiffen verladen sein konnte, einen Aufschub bis zum 10. Februar fest.

VII. In Betreff des Zeitpunkts, mit welchem die Prise in das

---

[1]) Die französische Declaration vom 27. März 1854 (s. auch die Instruction vom 31. März 1854) bestimmt im Art. 1: „Un délai de six semaines, à partir de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français. En conséquence les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la déclaration de guerre entreront dans les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au 9 mai inclusivement. Art. 2. Ceux de ces navires qui viendraient a être capturés par les croiseurs français, après leur sortie des ports de l'Empire, seront relâchés, s'ils établissent par leurs papiers de bord, qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir.“

[2]) S. die Declaration in Hirth's Tagebuch, I. Nr. 394.

Eigenthum des Nehmestaats beziehungsweise des Captors übergeht, ist die Beurtheilung keine gleichmäßige gewesen. Die moderne Praxis knüpft den Eigenthumserwerb an zwei Voraussetzungen:

1) das genommene Schiff oder Gut muß in Sicherheit gebracht,

2) dasselbe muß adjudicirt, d. h. die Rechtmäßigkeit der Nehmung muß durch Urtheil des zuständigen Prisengerichts anerkannt sein.[1])

Die Anerkennung der Nothwendigkeit der Adjudication durch ein Prisengericht für den definitiven Eigenthumswechsel ist im preußischen Landrecht nicht ausgesprochen; dieselbe hat aber einen Ausdruck gefunden in dem Reglement, betreffend den Anspruch auf Prisengelder und Prämien und die Vertheilung derselben, vom 31. Dezember 1865, dessen § 1 besagt: „Der Anspruch auf Prisengelder wird begründet durch die Aufbringung feindlicher oder, wo es gesetzlich zulässig ist, auch neutraler Schiffe und die rechtskräftige Verurtheilung derselben durch den Prisenrath.“

VIII. Im engsten Zusammenhang mit der Frage über den Zeitpunkt des Eigenthumsübergangs steht das Recht der Reprise, d. i. das unmittelbare Wiederaufleben des ursprünglichen Rechtsverhältnisses nach Wiederwegnahme eines genommenen Schiffs oder genommener Güter.

Sehr ausführlich ist diese Materie bereits behandelt im Capitel 287 des Consulats der See „von einem genommenen und wiedereroberten Schiff“ und wissenschaftlich am eingehendsten in der v. Martens'schen Schrift: „Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen“, §§ 40 bis 73; die §§ 55 ff. enthalten die Grundsätze des positiven Völkerrechts in Ansehung der Wiedernehmungen. Eine einheitliche Lehre ist aus dem von v. Martens beschafften wissenschaftlichen und sonstigen Material nicht zu entnehmen. In der That finden sich auch in den zahlreichen Gesetzen und Reglements der Einzelstaaten die auseinandergehendsten Detailvorschriften.

Die Voraussetzung des Rechts der Reprise war bis in die neuere Zeit in der Regel, daß das genommene feindliche Schiff oder Gut noch nicht derartig in Sicherheit gebracht war, daß es nicht unmittelbar, d. h.

---

[1]) S. namentlich Bulmerincq S. 311. — Schon Lampredi constatirt (S. 139), daß dies die Praxis fast aller europäischen Nationen sei; ebenso v. Martens, Précis II. (§ 322): „— reconnu en Europe que le capteur n'a pas le droit de disposer de sa prise, quelle qu'elle soit, avant qu'elle lui ait été adjugée.“

bei Gelegenheit derselben Action oder im Anschluß an dieselbe, wiedergenommen werden konnte, also namentlich, daß es noch nicht in einen feindlichen oder neutralen Hafen aufgebracht war. Später wurde vielfach mit einem vierundzwanzigstündigen oder anderweit der Zeit nach limitirten Besitzstand auf Seiten des Nehmers das Recht der Reprise für ausgeschlossen erachtet. Die neueste Praxis der Vereinigten Staaten von Nordamerika läßt aber das Recht der Reprise in Wirksamkeit treten, unabhängig von jeder Dauer des Besitzstandes, bis zur erfolgten rechtskräftigen Condemnirung, und es muß die Berechtigung dieses Standpunkts anerkannt werden, weil vordem ein definitiver Eigenthumsübergang nicht erfolgt ist; jedoch kann das amerikanische Princip noch nicht als ein Satz des positiven Völkerrechts angesehen werden.

Die Wiederwegnahme eines genommenen Schiffs oder genommenen Guts nach der für das Recht der Reprise festgesetzten Frist begründet eine neue Prise; diese kommt dem neuen Captor zu Gute, während die Reprise dem bisherigen Eigenthümer zurückerworben wird. Die neue Prise bedarf einer Adjudication, die Reprise nicht. Die Wiederherausgabe an den Eigenthümer ist aber vielfach gegen die Zahlung einer Prämie und Kostenerstattung festgesetzt; die Prämie pflegt nach den Grundsätzen vom Bergelohn fixirt zu werden, z. B. auf 1/2, 1/3, 1/5, 1/8 u. s. w. des Werths der Reprise.[1])

Zuweilen wird auch unterschieden, ob die Prise Staatsangehörigen, Unterthanen von Verbündeten oder von Neutralen gehört, und ferner, durch wen die Wiedernehmung erfolgt ist, und danach die Behandlung der Fälle geregelt; ferner wird die Anwendung gewisser Normen an die Voraussetzung der Reciprocität geknüpft.

Das preußische Landrecht (I. 9. § 208) setzt fest: „Güter und Schiffe, welche von Capern weggenommen werden, sind erst für verloren anzusehen, wenn dieselben in einen feindlichen oder neutralen Hafen aufgebracht worden", und bestimmt ferner (daselbst §§ 209, 210, 203), daß, wenn die gecaperten Schiffe oder Güter noch vorher durch Caper, die unter dem Schutz derjenigen Macht, welcher der Eigenthümer unterworfen ist oder einer mit derselben verbündeten Macht Caperei betreiben, dem Feinde wieder abgenommen worden sind, sie dem Eigenthümer für den dritten Theil des Werths verabfolgt werden müssen, während, wenn die Wiederabnahme durch Kriegsschiffe erfolgt ist, die Eigenthümer

[1]) S. Bulmerincq, S. 542 ff. Geßner, a. a. O. S. 363.

den Besatzungen der letzteren eine nach den Umständen billig zu bemessende Belohnung zahlen sollen.

Das preußische Prisen-Reglement von 1864 definirt den Begriff der Reprise nicht, sondern setzt nur im § 10 fest: „Diejenigen inländischen Schiffe, welche der Feind genommen hat und die demselben wieder abgenommen (zurückerobert) sind, werden für gute Prise erachtet, sofern sie nicht als Reprise anzusehen sind."

Heffter[1]) beleuchtet die Unsicherheit der ganzen Lehre, aus welcher gemeingültige Grundsätze des internationalen Rechts kaum zu entnehmen seien, und zwar um so weniger, als die Praxis der verschiedenen Seemächte dritten Mächten gegenüber mehr durch Convenienz als durch wirkliche Rechtsprincipien geleitet werde.

IX. Ueber das Verfahren in Prisensachen s. § 57 ff.

§ 37.

Einschränkungen des Rechts der Seebeute.

I. Conventionelle Ausschließung. Als Beispiel diene Artikel 23 des Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785, welcher festsetzt: „Tous les vaisseaux marchands et commerçants, employés à l'échange des productions de différens endroits, et par conséquent destinés à faciliter et à répandre les nécessités, les commodités et les douceurs de la vie, passeront librement et sans être molestés. Et les deux Puissances Contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands, ou à interrompre le commerce."

In den Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen denselben Staaten vom 11. Juli 1799 ist eine entsprechende Bestimmung nicht aufgenommen worden; dagegen setzt Artikel 12 des Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 1. Mai 1828 unter anderen Stipulationen des Vertrages von 1785 auch den Artikel 23 wieder in Kraft.

Neuerdings ist wiederum in dem Vertrage zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Italien vom 26. Februar 1871 (Artikel 12) der Grundsatz der Freiheit des feindlichen Privateigenthums zur See

[1]) §§ 191 und 192.

ausgesprochen worden; derselbe lautet: „Les hautes parties contractantes stipulent que, en cas de guerre entre elles, la propriété privée de leurs citoyens ou sujets respectifs, à l'exception de la contrebande de guerre, ne pourra être prise ni saisie, en pleine mer ou ailleurs, par les bâtiments armés ou les forces militaires de l'autre partie, étant bien entendu que cette exemption ne s'étend pas aux bâtiments et à leur cargaison qui tenteraient d'entrer dans un port bloqué par les forces navales de l'autre partie."

II. Einseitige Untersagung der Ausübung des Rechts. Eine solche ist mehrfach erfolgt und zwar entweder unter der Voraussetzung der Reciprocität oder ohne diese Voraussetzung.

a. Bei Reciprocität.

Zur praktischen Geltung kam dieser Standpunkt in dem preußisch-italienisch-österreichischen Kriege von 1866.

Für Oesterreich erging unterm 13. Mai 1866 eine Kaiserliche Verordnung, dahin lautend: „Mit Bezug auf die Declaration der am Friedenscongresse in Paris vertretenen Mächte vom 16. April 1856, womit über die Abschaffung der Caperei und über die Rechte der Neutralen internationale Grundsätze vereinbart wurden, welche zum Zwecke haben, die durch die Unsicherheit des öffentlichen Rechtes gesteigerten nachtheiligen Einwirkungen eines Krieges auf den Handel zur See nach Thunlichkeit zu mildern, und in der Absicht, zur weiteren Verwirklichung dieses Zweckes, soweit dies von Oesterreich abhängig ist, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, beizutragen, finde Ich, nach Anhörung Meines Ministerrathes, zu verordnen:

Art. I. Handelsschiffe und ihre Ladungen können aus dem Grunde, daß dieselben einem Lande angehören, mit welchem Oesterreich im Kriege ist, von österreichischen Kriegsfahrzeugen zur See nicht aufgebracht, noch von österreichischen Prisengerichten als gute Prise erklärt werden, wenn die feindliche Macht den österreichischen Handelsschiffen gegenüber die Gegenseitigkeit beobachtet.

Die Beobachtung der Gegenseitigkeit wird bis zum Nachweise des Gegentheiles angenommen, wenn eine gleich günstige Behandlung der österreichischen Handelsschiffe von Seite der feindlichen Macht, durch die bekannten Grundsätze ihrer Gesetzgebung oder durch die vor dem Beginne der Feindseligkeiten von ihr verkündeten Erklärungen verbürgt ist.

Art. II. Auf Handelsschiffe, welche Kriegscontrebande führen oder rechtsverbindliche Blockaden brechen, findet die Bestimmung des Artikel I. keine Anwendung.

Art. III. Meine Minister des Krieges und der Justiz sind mit dem Vollzuge der gegenwärtigen Verordnung beauftragt."

Im Anschluß hieran erging ein Allerhöchster Erlaß der Krone Preußen vom 19. Mai 1866, betreffend die Aufnahme feindlicher Handelsschiffe, dahin lautend: „Auf den Antrag des Staatsministeriums bestimme Ich, daß im Falle eines Krieges die den Unterthanen des feindlichen Staates gehörenden Handelsschiffe der Aufbringung und Wegnahme durch Meine Kriegsfahrzeuge nicht unterliegen sollen, sofern von dem feindlichen Staat die Gegenseitigkeit geübt wird. Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung auf diejenigen Schiffe, welche der Aufbringung und Wegnahme auch dann unterliegen würden, wenn sie neutrale Schiffe wären."

Welche neutralen Handelsschiffe der Aufbringung beziehungsweise der Condemnirung als gute Prisen unterliegen, darüber s. §§ 42, 43.

Zweifelhaft kann es nicht sein, daß der Königliche Erlaß sich nicht nur auf die feindlichen Handelsschiffe selbst, sondern auch auf deren Ladung bezieht.

Die Kaiserlich österreichische Verordnung vom 9. Juli 1866, betreffend die Anhaltung, Aufbringung und prisengerichtliche Behandlung von feindlichen und verdächtigen Schiffen nach Ausbruch des Krieges zur See hält die Grundsätze derjenigen vom 13. Mai aufrecht.

Für Italien hatten bereits die Artikel 211 und 212 des Seegesetzbuches vom 21. Juni 1865 die wichtige Vorschrift eingeführt, daß, unter der Voraussetzung einer reciproken Behandlung, die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe durch italienische Kriegsschiffe abgeschafft sein soll, ausgenommen wegen Kriegscontrebande und Blockadebruchs. Dementsprechend verordnete die Instruction vom 20. Juni 1866 in Artikel II:[1]) „l'Autriche ayant déclaré par l'ordonnance impériale du 13 mai dernier vouloir se conformer au principe de la réciprocité énoncé par l'article 211 de notre code pour la marine marchande, vous ne capturez point les navires de commerce ennemis ni leur cargaison, sauf les cas de transport de contrebande de guerre, ou de tentative de rompre un blocus."

---

[1]) Es liegt uns nur die französische Uebersetzung vor.

b. Ohne Voraussetzung der Reciprocität.

Der einzige uns bekannte Fall ist die Verordnung des Präsidiums des norddeutschen Bundes vom 18. Juli 1870, betreffend die Aufbringung und Wegnahme französischer Handelsschiffe, (B. G. Bl. S. 485) lautend: „Französische Handelsschiffe sollen der Aufbringung und Wegnahme durch die Fahrzeuge der Bundes-Kriegsmarine nicht unterliegen. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf diejenigen Schiffe, welche der Aufbringung und Wegnahme auch dann unterliegen würden, wenn sie neutrale Schiffe wären.“ [1])

Durch die Verordnung vom 19. Januar 1871 (B. G. Bl. S. 8) ist jedoch diejenige vom 18. Juli 1870 mit dem 10. Februar 1871 außer Wirksamkeit gesetzt worden, nicht, weil die französische Regierung keine Reciprocität deutschen Schiffen gegenüber zugestanden hatte, sondern um Repressalien zu nehmen wegen Verletzungen des Völkerrechts, welche von dem französischen Kriegsdampfer „Desaix“ gegen deutsche Schiffe begangen worden waren. [2])

III. Besondere Licenzen. Solche zu bewilligen hängt von dem Ermessen der Kriegsgewalt ab. [3]) Vorgesehen ist dieser Fall z. B. im Artikel 3 der französischen Instruction vom 31. März 1854, durch welchen auch den Commandanten der Kriegsschiffe eine genaue Prüfung der ertheilten sauf-conduits und der Beobachtung der darin festgesetzten Bedingungen von Seiten der russischen Schiffe zur Pflicht gemacht wird.

---

[1]) Der Staatssecretär der Vereinigten Staaten von Nordamerika gab in einem Schreiben vom 22. Juli 1870 an den Gesandten des norddeutschen Bundes zu Washington dem Beifall, welchen dieser Erlaß bei seiner Regierung gefunden hatte, unter Bezugnahme auf die desfallsigen Tendenzen der früheren Leiter der Vereinigten Staaten, Ausdruck. S. in Hirth's Tagebuch, I. Nr. 145.

[2]) Die Circulardepesche des Kanzlers des norddeutschen Bundes vom 9. Januar 1871 hob in dieser Beziehung hervor: „Auch im Seekrieg setzen sich die Franzosen ebenso über das Völkerrecht hinweg. Der französische Kriegsdampfer „Desaix“ hat drei deutsche Kauffahrer, die er aufgebracht hatte, „Ludwig“, „Vorwärts“ und „Charlotte“, anstatt sie in einen französischen Hafen zu führen und den Spruch eines Prisengerichts herbeizuführen, auf hoher See durch Verbrennen, beziehungsweise Versenken zerstört. Die deutschen Schiffe werden deshalb zu Repressalien gegen französische angewiesen werden.“ — S. auch in Hirth's Tagebuch, III. Nr. 1470. — Marco (S. 29) verkennt die Veranlassung der Verordnung vom 10. Januar 1871, ebenso Klobukowski (S. 46) u. a.

[3]) v. Martens, Caper § 19.

Ueblich war unseres Wissens stets die Exemtion der auf wissenschaftlichen Reisen begriffenen Fahrzeuge, insofern solche sich nur mit ihrer friedlichen, dem allgemeinen Culturinteresse dienenden Aufgabe befassen. Calvo[1]) bemerkt dazu: „Il va sans dire seulement que pour conserver intact le privilége qui leur est octroyé, ces sortes de navires sont rigoureusement tenus de s'abstenir de tout acte hostile, et que le gouvernement sous les auspices duquel ils remplissent leur mission scientifique est astreint à notifier d'avance aux belligérants le caractère du bâtiment explorateur, son nom, sa force, son armement, le but de son voyage, et les principaux points d'atterrage.“

Auch das russische Reglement von 1869 setzt im § 16 fest, daß die für wissenschaftliche Expeditionen bestimmten feindlichen Schiffe, wenn sie die Gesetze der Neutralität beobachten, wie neutrale angesehen werden sollen.[2])

IV. Exemtionen bezüglich des Seefischereigewerbes. Das Gewerbe der Seefischerei hat sich seit Jahrhunderten eines besonderen internationalen Schutzes zu erfreuen gehabt, welcher seine rechtliche Basis hat theils in Reglements einzelner Staaten, namentlich in französischen Marine-Ordonnanzen,[3]) theils in Verträgen (trèves pêcheresses), durch welche der freie und ungestörte Betrieb auch während eines Krieges garantirt wurde. Solche Verträge finden wir schon im 16. Jahrhundert,[4]) und hat es den Anschein, als ob die desfallsigen Festsetzungen auf noch älterer Gewohnheit beruhen.[5]) Frankreich trat auch später stets für die Exemtion des Seefischereibetriebes von dem Seebeuterecht ein. In einem Rescript König Ludwigs XVI. vom 5. Juni 1779 an den Admiral der französischen Flotte heißt es: „Le désir que j'ai toujours eu d'adoucir les calamités de la guerre, m'a fait porter les yeux sur cette classe de mes sujets, qui se consacre au commerce de la pêche, et qui n'a pour subsistance que les seules ressources que ce commerce lui présente; j'ai pensé que l'exemple que je donnerois à mes

---

[1]) II. § 932. — [2]) S. auch Marco, S. 38, 39.

[3]) Jedoch nicht in allen, s. bei Calvo, daselbst.

[4]) z. B. zwischen Deutschland und Frankreich vom 2. October 1521; später zwischen Frankreich und Holland vom 17. August 1675 u. v. a.

[5]) Cleirac, S. 544, 545: „Pêcheurs sur mer, quelque guerre qui soit en France et Angleterre, jamais ne se firent mal l'un à l'autre.“

ennemis, et qui ne peut avoir d'autre principe que les sentiments d'humanité, qui m'animent, les détermineroit à accorder à la pêche les mêmes facilités auxquelles je consentirois à me prêter. En conséquence, je vous fais cette lettre, pour vous dire que j'ai donné ordre à tous les commandants de mes bâtiments, aux armateurs et capitaines des corsaires, de ne point inquiéter, jusqu'à nouvel ordre, les pêcheurs anglois, et de ne point arrêter leurs bâtiments, non plus ceux qui seroient chargés de poisson frais, quand même ce poisson n'auroit pas été pêché à bord de ces bâtiments; pourvu toutefois, qu'ils ne soient armés d'aucune arme défensive, et qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donnés quelques signaux qui annonceroient une intelligence suspecte avec les bâtiments de guerre ennemis."

Die hier ausgesprochenen Grundsätze wurden jedoch nicht reciprok beobachtet. So autorisirte im Jahre 1793 die britische Regierung die Commandanten ihrer Schiffe zur Gefangennahme der französischen Fischer und zur Beschlagnahme ihrer Fahrzeuge, und hielt diese Ermächtigung aufrecht trotz des sehr energischen Protestes des Nationalconvents, welcher das Verfahren als beispiellos und zuwider allen Usancen civilisirter Nationen darstellte. Das französische Gouvernement hielt übrigens die bis dahin von ihm beobachtete Praxis, welche den Fischern feindlicher Nationalität die freie Ausübung ihres Gewerbs verstattete, aufrecht, wie es in einem Erlaß des comité de salut public aus dem Jahre 1796 heißt: „en faveur d'une classe d'hommes dont le travail pénible et peu lucratif, ordinairement exercé par des mains faibles et âgées, est si étranger aux opérations de la guerre."

Die Exemtion des Seefischereigewerbs von dem Seebeuterecht darf auch für das heutige positive Völkerrecht als durch wohlbegründete Gewohnheit feststehend erachtet werden; sie erstreckt sich auf:

1) Fischereifahrzeuge jeder Art, auf hoher See sowohl wie in den nationalen Gewässern, und zwar gleichviel, ob dieselben in der Fahrt oder im Betrieb ihres Gewerbes begriffen sind oder nicht;

2) Fischereigeräthschaften aller Art, dieselben mögen sich an Bord der Fahrzeuge beziehungsweise in Verbindung mit denselben befinden oder nicht;

3) den Fang;

4) die mit dem Seefischereibetrieb befaßten feindlichen Unterthanen.

Auch soweit die Prisen-Reglements und die Instructionen für die Befehlshaber der Kriegsschiffe diese Grundsätze nicht zum Ausdruck bringen, müssen sie doch, als sanctionirt durch das Völkerrecht, respectirt werden. Das preußische Prisen-Reglement von 1864 enthält z. B. eine desfallsige Vorschrift nicht. Die französische Instruction vom 31. März 1854 setzte im Artikel 2 fest: „Vous n'apporterez aucun obstacle à la pêche côtière, même sur les côtes de l'ennemi; mais vous veillerez à ce que cette faveur, dictée par un intérêt d'humanité, n'entraîne aucun abus préjudiciable aux opérations militaires et maritimes. Si vous êtes employés dans les eaux de la mer Blanche, vous laisserez aussi subsister sans interruption, et sauf répression en cas d'abus, l'échange de poisson frais, de vivres, d'ustensiles et d'agrès de pêche qui se fait habituellement entre les paysans des côtes russes de la province d'Archangel et les pêcheurs des côtes du Finnmarken norvégien.“ Ebenso die französische Instruction vom 25. Juli 1870, welche den ersten Satz des Artikels 2 der Instruction von 1854 reproducirt.

Die Exemtion des Seefischereigewerbes soll sich nach Calvo[1]) nicht auf die Großseefischerei erstrecken; ob dieser Auffassung ein Recht der Praxis zu Grunde liegt, darüber fehlt die Angabe; zur Begründung hebt er nur hervor: „Ces navires (qui se livrent à la grande pêche) sont en effet considérés comme adonnés à des opérations à la fois commerciales et industrielles.“

Stets ist die Exemtion an die Voraussetzung geknüpft, daß die Fischer sich jeder Theilnahme an den Feindseligkeiten enthalten; sie hört daher auf, sobald der Verdacht einer solchen begründet erscheint. Wenn insbesondere der geringste Verdacht der Kriegscontrebande oder irgend welcher Thätigkeit zu Gunsten der feindlichen Kriegführung, namentlich der maritimer Operationen des Feindes obwaltet, so ist die Anhaltung und Durchsuchung gerechtfertigt und ebenso unzweifelhaft die Aufbringung, sobald gewisse Indicien diesen Verdacht begründen. Liegt der Thatbestand der Spionage vor, so treten natürlich auch deren Consequenzen gegen diejenigen ein, welche sich damit befaßt haben. Schon die Ausrüstung der Besatzung mit Waffen, die zum Gefecht geeignet sind, ebenso das Vorhandensein von Signalflaggen an Bord, die nicht beim Fischereibetrieb gebraucht zu werden pflegen, rechtfertigen die Aufbringung.

---

1) II. § 932. Auch Marco, S. 35, 36.

V. Der Fall der Seenoth. Die Frage, ob es statthaft sei, in Seenoth befindliche oder an der feindlichen Küste gescheiterte, sowie aus Noth in feindliche Häfen eingelaufene Kauffahrteischiffe zu nehmen und aufzubringen, kann nur dahin beantwortet werden, daß rechtlich dem nichts entgegensteht. Die Praxis aber, humanerer Anschauung huldigend, hat nicht immer diesen starren Rechtsstandpunkt festgehalten.[1])

VI. Einschränkung in Gemäßheit des Grundsatzes „Frei Schiff — frei Gut." Nach heutigem Völkerrecht deckt die neutrale Flagge die feindliche Waare mit Ausnahme der Kriegscontrebande. S. das Nähere im § 42.

Dieser Grundsatz hat noch in vereinzelten Fällen eine Ausdehnung erfahren, insofern die Freiheit des feindlichen Guts unter der Flagge des Gegners zugestanden worden ist; so in den englischen und französischen Erlassen, betreffend die Behandlung der Schifffahrt während des Krieges mit China vom 7. beziehungsweise 28. März 1860; in dem letzteren wird bestimmt (Art. 3) „que les propriétés chinoises jouiront à bord des bâtiments français et anglais des mêmes immunités qu'à bord des bâtiments neutres."

VII. Die Exemtion von Fahrzeugen nach Maßgabe der Additional-Artikel zur Genfer Convention, vom 20. Oktober 1868. Die Convention von 1864 nebst den Additional-Artikeln ist in der Anlage K mitgetheilt. Die letzteren sind zwar nicht, wie die Convention selbst, ratificirt worden; ihre Bedeutung darf aber darum nicht verkannt werden; sie zeigte sich z. B. bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870, indem beide Theile sich bereit erklärten, sie für die Dauer desselben als modus vivendi in Anwendung zu bringen.[2]) Freilich sind in jenem Kriege praktische Erfahrungen auf diesem Gebiet nicht gewonnen worden.

---

[1]) Einen derartigen Fall citirt Ortolan (II. S. 322). — Im Uebrigen s. auch Caumont, S. 782 Nr. 6 und 7, wo gestrandete Schiffe einerseits und andererseits solche, die, um einem Schiffbruch zu entgehen, in einem feindlichen Hafen Asyl gesucht haben, unterschieden werden; letztere sollen frei sein. S. ferner Marco, S. 36 ff. und bei Bulmerincq, S. 527 und 528 (Hinweis auf einzelne Reglements).

[2]) Historische und kritische Erläuterungen dazu s. bei Lüder, die Genfer Convention, namentlich S. 193—225 und S. 408—420, woselbst auch die Literatur.

VIII. Postgüter und Postschiffe. Der Grundsatz, daß die Postflagge, ebenso wie die neutrale Flagge, feindliches Privateigenthum mit Ausnahme der Kriegscontrebande deckt, hat im preußischen Landrecht (I. 9. §§ 214 und 215) ausdrückliche Anerkennung gefunden. Es heißt daselbst: „Das Eigenthum feindlicher Unterthanen, welches sich auf neutralen Schiffen befindet, ist frei. Ein Gleiches gilt von dem Eigenthume feindlicher Unterthanen, welches dieselben den Postschiffen und Packetbooten des gegen ihren Landesherrn kriegführenden Staats anvertraut haben."

In Betreff der Exemtion von Postschiffen überhaupt s. bei Marco, S. 39, 40. Autoritativ anerkannt für die Praxis ist dieselbe bisher nicht.[1])

II. Abschnitt.

Verhältnisse der Neutralen.

§ 38.

Wesen der Neutralität.

I. Das Wort Neutralität ist nicht classischen Ursprungs; aber auch der durch dasselbe zum Ausdruck gebrachte Begriff, welcher im modernen Kriegsrecht eine so bedeutsame Rolle spielt, entzog sich der Vorstellung der Nationen des Alterthums, weil ihnen der Gedanke an ein Mittelverhältniß zwischen Bundesgenossenschaft und Gegnerschaft fern lag. Wenn im Mittelalter dieser Gedanke auch bereits hier und da sich Bahn brach, so tritt der Begriff Neutralität und eine Entwickelung der aus demselben herzuleitenden Rechte und Pflichten doch erst in der neueren völkerrechtlichen Praxis und Doctrin hervor.

---

[1]) Der Postvertrag zwischen Großbritannien und Dänemark vom 26. Juni 1846 enthält jedoch im Art. 4 die Festsetzung: „In case of war between the two Nations, the Vessels employed in the conveyance of the Mails shall continue their navigation without impediment or molestation until notice is given by either of the two Governments that the service is to be discontinued, in which case they shall be permitted to return freely, and under special protection, to their country."

Der Ausdruck Neutralität hat eine doppelte Bedeutung. Er begreift die Neutralität im objectiven Sinne, welche bereits, soweit sie für das Seekriegsrecht in Betracht kommt, behandelt ist (§ 33), und die Neutralität im subjectiven Sinne, welche der Gegenstand der nachfolgenden Erörterungen sein wird.

II. Unter Neutralität im subjectiven Sinne verstehen wir das Verhältniß derjenigen Staaten, welche in dem Fall eines Krieges an demselben nicht betheiligt sind. Nehmen diese Staaten eine vollkommen parteilose Stellung den Kriegführenden gegenüber ein, so liegt der Fall der vollständigen Neutralität vor, während die unvollständige oder eingeschränkte Neutralität, im Gegensatz zu jener, die Begünstigung der kriegführenden Theile, noch viel häufiger aber eines derselben, nach dieser oder jener Richtung hin, namentlich durch Bewilligung von Truppendurchmärschen, Zulassung von Kriegsschiffen und Prisen, Gewährung von Subsidien an Geld, Kriegsmaterial 2c. begreift.

Die unvollständige Neutralität gründet sich vielfach auf Staatsverträge, durch welche sie entweder bedingt oder unbedingt zur Pflicht gemacht sein kann. Ist durch eine solche Vereinbarung für alle oder gewisse Kriegseventualitäten eine gegenseitige Pflicht zur Hülfeleistung festgesetzt worden, und schließt eine solche Hülfeleistung die directe Theilnahme an den Kriegsoperationen ein, so kann von einem Zustand der Neutralität nicht mehr die Rede sein. Es tritt alsdann das Verhältniß der Bundesgenossenschaft (Offensiv- oder Defensiv-Alliance) ein, wie z. B. im Jahre 1870 zwischen Preußen und einigen süddeutschen Staaten in Folge der am 14. Oktober 1866 ratificirten Verträge vom 18. und 20. August 1866.[1])

III. Ein Staat, welcher nicht durch Verträge mit Bezug auf sein Verhalten während eines Krieges zwischen anderen Mächten gebunden ist, wird sich in der Regel so lange vollkommen neutral verhalten, als solches seinen eigenen Interessen entspricht, und erst aus der vollen Parteilosigkeit heraustreten, sobald diese durch die Kriegführung verletzt worden. Je weiter der internationale Verkehr sich entwickelt hat, um so

---

[1]) Diese Verträge enthielten im Art. 1 die Bestimmung: „Die Regierungen schließen ein Offensiv- und Defensivbündniß zur Erhaltung der Unabhängigkeit und Integrität, sowie der inneren und äußeren Sicherheit ihrer Staaten, und treten zur gemeinschaftlichen Vertheidigung ihres Besitzstandes ein, welchen sie sich gegenseitig durch dieses Bündniß garantiren."

mehr ziehen die Kriege die Interessen dritter, von vorn herein durch die Kriegführung nicht berührter, Nationen in Mitleidenschaft; in hervorragendem Maße ist dies durch die maritime Action dem Seeschifffahrtsverkehr gegenüber der Fall. Jeder dritte Staat hat selbstständig darüber zu befinden, bis zu welchen Grenzen er die mittelbare oder unmittelbare Beeinträchtigung seiner eigenen Interessen beziehungsweise derjenigen seiner Unterthanen ruhig mit ansehen will; eine Einmischung kann aber für gerechtfertigt nur dann erachtet werden, wenn eine solche Interessenverletzung dem Kriegsrecht zuwider erfolgt ist; denn den normalen Consequenzen des Kriegsrechts, auch denjenigen, welche Nachtheile für die Neutralen mit sich bringen, können die letzteren mit Fug sich nicht entziehen.

Sicherlich aber ist jeder neutrale Staat befugt, beziehungsweise verpflichtet, Alles zu thun, um seine neutrale Stellung zu wahren, und zu dem Zweck nicht allein die erforderlichen Vertheidigungsmaßregeln zu treffen, wie Armirung der Grenzfestungen, militärische Sicherung der Grenzen, Aufstellung eines Observationscorps, Ausrüstung maritimer Streitkräfte, kurz sich in den Zustand der bewaffneten Neutralität zu setzen, sondern auch, jeden Eingriff in seine Integrität mittelst Gewalt zurückzuweisen.

Neutralität und Friedenszustand sind also ganz verschiedene Verhältnisse, nicht nur weil die nothwendige Voraussetzung der ersteren der Kriegszustand ist, sondern auch, weil dieser Zustand, insofern er nicht ohne Einfluß auf die Verhältnisse der Neutralen ist, nicht ignorirt werden kann. Hierdurch ist eine vollkommene Indifferenz gegen den Ausbruch und den Verlauf eines Krieges zwischen dritten Staaten, welche überhaupt für den internationalen Verkehr in weiteren Grenzen in Betracht kommen, ausgeschlossen.

Wenn nun auch jeder neutrale Staat sein Verhalten nach Maßgabe seiner eigenen Interessen bestimmt, so legt doch das Völkerrecht den Neutralen gewisse Pflichten auf, deren Abgrenzung allerdings ein Gegenstand erheblicher Meinungsverschiedenheiten ist.

Diese, von besonderen Conventionen unabhängigen Pflichten lassen sich dahin zusammenfassen:

1) Der neutrale Staat darf auf seinem Gebiet keine Unternehmungen der Kriegsparteien zum Zweck der Action dulden.

2) Derselbe hat sich jedes Eingriffs in die Kriegsoperationen außerhalb seines Gebiets zu enthalten.

3) Er soll keinen der Kriegführenden begünstigen, auch nicht beide, da selbst eine gleichmäßige Begünstigung, auch wenn sie durchführbar wäre, doch keinenfalls für beide Theile gleiche Vortheile mit sich bringen würde.[1])

Der neutrale Staat, welcher diese Pflichten verletzt, giebt Grund zu Beschwerden, Repressalien und hat je nach den Umständen eine Kriegserklärung zu gewärtigen.

Correlativ diesen Pflichten der Neutralen sind nun aber gewisse Ansprüche derselben den Kriegführenden gegenüber, namentlich:

1) auf Respectirung ihres Gebiets;

2) auf Achtung ihrer staatlichen Unabhängigkeit überhaupt;

3) darauf, daß ihre Unterthanen sowie deren Eigenthum und Handelsbetrieb keinen anderen Beeinträchtigungen unterworfen werden, als solchen, welche das Völkerrecht zuläßt.

Soweit die vorgedachten Rechte und Pflichten in das Gebiet der maritimen Kriegführung fallen, sollen sie demnächst weiter entwickelt und nach Möglichkeit auch festgestellt werden; denn eine strenge Definirung auf dem Boden des positiven Völkerrechts ist keinesweges nach allen Richtungen hin durchführbar. Für viele Fälle zutreffend ist die Charakteristik eines unserer neueren Philosophen:[2]) „Der Begriff der Neutralität läßt sich nach zwei Seiten wenden. Von den Kriegführenden wird er so aufgefaßt, wie es ihren Interessen zusagt; sie verlangen, daß von dem Neutralen, weil er neutral ist, dem Feinde keinerlei Vortheil erwachse. Von dem Neutralen wird derselbe Begriff so aufgefaßt, wie es dem entspricht, den überhaupt der Krieg nichts angeht, und der daher in seinen freien Bewegungen nicht will beschränkt sein. Daher entspringen aus dem Begriff der Neutralität Ansprüche von entgegengesetzter Richtung, Ansprüche der Kriegführenden auf Beschränkungen und Ansprüche der Neutralen auf ungehinderte Bewegung des Handels."

Das Recht, bei Ausbruch oder während eines Krieges die Grenzen

---

[1]) Würde z. B. England im Herbst 1870 an Frankreich und Deutschland je eine gleiche Zahl von Geschützen geliefert haben, so wäre doch der Vortheil für das von Kriegsmaterial entblößte Frankreich ein ganz anderer gewesen, wie für das damit noch reichlich versehene Deutschland.

[2]) Trendelenburg, Friedrichs des Großen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg S. 36.

seiner neutralen Stellung festzusetzen, steht jedem souveränen Staat zu. Solche Festsetzungen erfolgen in neuerer Zeit bei Ausbruch von Kriegen in der Form von Neutralitätserklärungen. Diese Acte, wenn auch äußerlich particularrechtlicher Natur, sind wegen ihres zum großen Theil völkerrechtlichen Inhalts und weil sie nach vielen Richtungen hin von denselben Principien ausgehen, im hohen Grade beachtenswerthe Quellen des internationalen Rechts, selbstredend aber nur soweit, als sie nicht durch einseitige Interessenpolitik dictirt sind.[1])

IV. Die vertragsmäßige Verpflichtung einzelner Staaten zur Innehaltung der Neutralität und der übrigen Staaten zu deren Respectirung in allen Kriegsfällen darf hier außer Erörterung bleiben.[2])

§ 39.

Integrität des neutralen Seegebiets und Verhalten der Kriegsschiffe in demselben.

I. Das neutrale Gebiet umfaßt das Land- und Seegebiet der bei einem Kriege unbetheiligten Staaten. Dasselbe ist allen Actionen der Kriegführenden verschlossen. (S. § 33 I.) Keine neutrale Macht braucht sich Störungen des freien maritimen Verkehrs innerhalb der ihrer Souveränetät unterworfenen Gewässer, eine Gefährdung ihres Küstenlandes und der hier sowie an Bord von Schiffen in ihren Häfen befindlichen Staatsangehörigen und Fremden gefallen zu lassen. Wollte man dulden, daß diese Gewässer zum Tummelplatz kriegerischer Actionen gemacht werden, so würde damit der friedliche Verkehr in denselben beeinträchtigt, wenn nicht unmöglich gemacht. Der neutrale Staat soll aber auch allen auf solche Störungen gerichteten oder sie mit sich bringenden Unternehmungen entgegentreten, weil die Duldung leicht auf eine Begünstigung der einen oder anderen Kriegspartei hinausläuft.

Die Möglichkeit der Wahrung der Integrität des neutralen Gebiets

---

[1]) S. die Neutralitätserklärungen in der Anlage L.

[2]) Die Neutralität der Schweiz und die Unverletzlichkeit ihres Territorialgebiets ist, nachdem sie seit dem dreißigjährigen Kriege bis zur Zeit der französischen Revolution fast unausgesetzt respectirt worden war, zuletzt durch die Pariser Declaration vom 20. November 1815 im Interesse der Gesammtpolitik Europas als eine ewige garantirt worden. — Die immerwährende Neutralität Belgiens wurde zuerst im Jahre 1832 ausgesprochen.

wird sich freilich nicht selten als eine Machtfrage darstellen. Das Recht, sie mit allen Mitteln zu wahren, steht aber in allen Fällen jedem Neutralen zu, dessen Souveränetätsrechte gefährdet sind.

II. Das bloße Vorüberfahren von Kriegsschiffen längs der Küste eines neutralen Staats, auch innerhalb der Hoheitsgrenze, wird allgemein für zulässig erachtet. Es handelt sich hier nicht um eine Passage durch Gebiet, welches dem neutralen Staat ausschließlich und eigenthümlich gehört, wie seine Häfen, Rheden, Binnenmeere u. s. w., sondern um einen Theil des offenen Meeres, der nur, und zwar bis auf Kanonenschußweite, seinem imperium unterworfen ist, im Uebrigen aber der Seefahrt aller Nationen offen steht.[1]) Hier sind auch bei der bloßen Passage Unzuträglichkeiten und Störungen des maritimen Verkehrs nicht zu besorgen.

III. Von hervorragender Wichtigkeit ist die Frage über das Recht des Aufenthalts von Kriegsschiffen der Kriegführenden in neutralen Gewässern. Als Regel gilt: Kein neutraler Staat ist verpflichtet, jeder aber berechtigt, den Kriegsschiffen der Kriegführenden den Aufenthalt in den seiner Souveränetät unterworfenen Gewässern zu gestatten, mit der Maßgabe jedoch, daß bezüglich dieses Asylrechts weitere Concessionen als die in Friedenszeiten üblichen, beziehungsweise vertragsmäßig festgesetzten, nicht gemacht werden dürfen, und daß eine Neutralitätspflichtverletzung vorliegen würde, wenn eine neutrale Regierung ihre Häfen dem einen Kriegführenden verschließen, dem anderen offen lassen wollte.[2])

Ferner soll in Fällen der Seenoth ein Asyl niemals versagt werden.

Diese Abweichung von der allgemeinen Kriegsrechtsregel, nach welcher Streitkräfte der Kriegführenden neutrales Gebiet nicht betreten dürfen, bei Vermeidung der Entwaffnung und Internirung, beruht in den besonderen Verhältnissen des Seeverkehrs und mit in dem Umstande, daß Kriegsschiffe stets, und wo sie auch immer sein mögen, einen integrirenden Theil des Territoriums ihres Heimathsstaats repräsentiren. Auch für Friedenszeiten gilt ja diese Anomalie; denn während Heeresabtheilungen das Betreten und Passiren fremden Landgebiets auch im Frieden nur kraft besonderer Bewilligung zusteht, sind den Kriegsschiffen in Friedenszeiten die Seehäfen aller Nationen grundsätzlich geöffnet.

Wie wir oben (§ 14) gesehen haben, hat jeder Staat das Recht, die Modalitäten festzusetzen, unter denen er fremden Kriegsschiffen ein

[1]) Ortolan, II. S. 284 f. — [2]) Geßner, D. d. N. S. 76, 77.

Asyl in seinen Gewässern einräumen will; den Kriegsschiffen der Kriegführenden gegenüber wird das Recht, gewisse Normen nach dieser Richtung hin zur Geltung zu bringen, zur Pflicht. Als feststehende Regel gilt, daß jede kriegerische Action und jede Handlung, welche eine solche direct vorbereitet, als ein Mißbrauch des Asylrechts anzusehen ist und demgemäß nicht geduldet werden darf; in diesem Sinne heißt es in dem Erlaß des britischen auswärtigen Amts vom 19. Juli 1870, daß die unter der Jurisdiction der britischen Krone stehenden Gewässer nicht benutzt werden sollen „as a station or place of resort for any warlike purpose or for the purpose of obtaining any facilities of warlike equipment."

Gestattet werden in der Regel: nothwendige Reparaturen am Schiff und an den Booten, Einnahme von Wasser, Proviant und Kohlen, welche jedoch nach den neueren Neutralitätserklärungen nicht selten auf den Bedarf für eine gewisse Zeit beschränkt ist. Unstatthaft ist:[1]) die Einnahme von Waffen und Munition, die Zurüstung der Schiffe mit Torpedos, die Ergänzung der Besatzung, die Benutzung der neutralen Gewässer als Basis der maritimen Operationen wider den Feind[2]) und vor allem jede eigentliche militärische Action (s. § 40). Unzulässig ist auch die Verfolgung von Kriegsgefangenen, denen es gelungen ist, von Bord zu entweichen. Ein Beispiel für den gänzlichen Ausschluß des freien Asylrechts bietet der schleswig-holsteinisch-dänische Krieg von 1848 bis 1850. Das schleswig-holsteinische Kanonenboot „von der Tann" hatte im lübeckischen Territorialmeer einen dänischen Kauffahrer aufgebracht. Der lübeckische Senat nahm aus dieser Neutralitätsverletzung Veranlassung, den „von der Tann" auszuweisen — sicherlich mit Recht; gleichzeitig aber erließ derselbe eine generelle, in folgenden Sätzen gipfelnde Verordnung:

1) Als lübeckisches neutrales Gebiet ist zu betrachten der Meeresstreifen längs der lübeckischen Küste bis auf Kanonenschußweite.

2) Die auf diesem Gebiet sich zeigenden dänischen oder schleswig-

---

[1]) Azuni, II. S. 290 bis 292 stellt die Regeln über das Verhalten der Kriegsschiffe in klarer Uebersicht zusammen.

[2]) Die Verpflichtung einer neutralen Macht, das nicht zu dulden und beziehungsweise zu verhindern, ist auch direct ausgesprochen im Art. 6 des zur Erledigung des „Alabama"-Streites zwischen England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu Washington abgeschlossenen Vertrages vom 8. Mai 1871 (s. § 44 III.).

holsteinischen Kriegsfahrzeuge sind aufzufordern, sich auf Kanonenschußweite von der Küste zu entfernen.

3) Wenn solche Fahrzeuge den neutralen Schutz behufs Uebertreten auf neutrales Gebiet nachsuchen sollten, so sind dieselben zu entwaffnen und in Sicherheit zu bringen.

4) Dänischen oder schleswig-holsteinischen Fahrzeugen, welche durch Seenoth auf lübeckisches Gebiet getrieben werden, ist zwar der Aufenthalt zu gestatten und die erforderliche Hülfe zur Abwendung der Seenoth zu leisten, jedoch nur für so lange und insoweit solches durch eine Seenoth geboten wird. [1])

Diese strengen Festsetzungen waren um so auffallender, als die betreffende Prise freigegeben worden war; der dritte Satz enthält nichts, als eine Uebertragung der für den Landkrieg geltenden Grundsätze auf das Gebiet des Seekriegsrechts, für welches sie eben nicht gelten. Wenn auch damals dem souveränen Senat der Stadt Lübeck füglich das Recht nicht bestritten werden konnte, aus politischen Gründen und aus wohl zu würdigenden Interessen der Integrität des lübeckischen Seegebiets dasselbe den Kriegsfahrzeugen beider Parteien zu verschließen, und wenn ihm folgerichtig auch die Befugniß einzuräumen war, gegen Fahrzeuge, welche solche Anordnung nicht respectirten, Zwang in Anwendung zu bringen, um sie durchzusetzen, also eigenmächtig einsegelnde Fahrzeuge nöthigenfalls mit Gewalt zurückzuweisen oder durch Entwaffnung den Widerstand zu entkräften — ob die Mittel dazu vorhanden waren, ist für unsere Erörterungen von keinem Belang; die Mittel, desarmirte Schiffe zu schützen, fehlten jedenfalls — so setzte sich doch die lübeckische Regierungsgewalt dadurch, daß sie Kriegsschiffen ein Asyl nur unter der Bedingung der Entwaffnung gewährte, mit den Fundamentalanschauungen des Seekriegsrechts in Widerspruch, offenbar verkennend, daß ein Kriegsschiff überall exterritorial ist. [2])

---

[1]) Vergl. v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet; in dieser Schrift wird der lübeckische Standpunkt in schärfster Weise gegeißelt, obschon der Verfasser vom streng völkerrechtlichen Gesichtspunkt das Verhalten als gerechtfertigt erklärt.

[2]) Schiattarella, Il diritto della neutralità S. 51 ff. — Anders lag der Fall, als im Sommer 1870 der deutsche Schooner „Antinous" in der Nordsee weggenommen, in Folge schlechten Wetters an die Küste von Helgoland vertrieben und hier von der Prisenbesatzung als Wrack abandonnirt worden war; der Gouverneur von Helgoland handelte durchaus correct, da er die französische Mannschaft entwaffnen ließ.

Abgesehen von derartigen Fällen, wo eine begangene Neutralitätsverletzung scharfe Repression nach sich zieht, ist die Praxis in Betreff der Zulassung von Kriegsschiffen, welche letztere in Ermangelung vorangegangener Vereinbarungen lediglich von dem politischen Ermessen der Neutralen abhängt, zu allen Zeiten eine sehr verschiedene gewesen; Verbote finden wir ebenso häufig wie Asylgewährung. Einige Beispiele aus neuerer Zeit mögen als Belag dienen. Während des nordamerikanischen Secessionskrieges verschloß die britische Regierung durch Verordnung vom 31. Januar 1862 die Häfen, Rheden und Gewässer der Bahama-Inseln den Schiffen der Kriegführenden, außer für den Fall der Seenoth, und bestimmte, daß die dem Verbot zuwider einlaufenden Schiffe bewacht und zum schleunigsten Wiederauslaufen gezwungen werden sollten. — Die niederländische Regierung gestattete durch den Erlaß vom 17. März 1866 den Kriegsschiffen der Kriegführenden das Einlaufen in ihre Häfen und den Aufenthalt daselbst auf unbestimmte Zeit, auch die Einnahme von Steinkohlen in beliebiger Quantität, behielt sich indeß vor, falls solches für die Sicherheit oder Neutralität des Landes für nöthig erachtet werde, das Verbleiben auf die Zeit von vierundzwanzig Stunden zu beschränken. — In der spanischen Neutralitätserklärung vom 26. Juli 1870 wird den deutschen und französischen Kriegsschiffen, sowie den von denselben gemachten Prisen das Einlaufen in spanische Gewässer, außer für den Fall der Noth, verboten; laufen sie in einem solchen Falle ein, so sollen sie möglichst bald wieder auslaufen, keine Waffen und Munition an Bord nehmen, sonstige Vorräthe nur für das augenblickliche Bedürfniß, Kohlen nur so viel, als erforderlich sind, um den nächsten heimathlichen Hafen zu erreichen, und zum zweiten Male nur mit specieller Erlaubniß, wenn seit dem ersten Falle neunzig Tage verflossen sind, u. s. w. — Aehnliche Festsetzungen enthält der britische Erlaß vom 19. Juli 1870;[1]) durch denselben wird hinsichtlich des Aufenthalts von Kriegsschiffen der Kriegführenden in britischen Häfen und anderen der Jurisdiction der britischen Krone unterworfenen Gewässern des Vereinigten Königreichs und der Colonieen bestimmt, daß jedes in solche Gewässer eingelaufene Kriegsschiff einer der beiden Parteien aufgefordert werden soll, innerhalb vierundzwanzig Stunden nach dem Einlaufen wieder in See zu gehen, ausgenommen im Falle schlechten Wetters, Proviantmangels und dergleichen mehr oder nothwendiger Reparaturen; sobald diese Voraus-

---

[1]) A. M. B. Nr. 185.

setzungen nicht mehr zutreffen, soll es sogleich zum Auslaufen binnen vierundzwanzig Stunden veranlaßt werden. — In ähnlicher Weise disponirte die Neutralitäts-Proclamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 8. October 1870,[1]) in welcher auch sonst sehr ausführliche Regeln über das Asylrecht der Kriegsschiffe der Kriegsparteien aufgestellt sind. Die Veranlassung zu den strengen Festsetzungen war gewesen, daß französische Kriegsschiffe in den Gewässern vor Newyork gekreuzt und von dort aus das Auslaufen deutscher Postdampfer bedroht hatten. Die Neutralitätserklärung der portugiesischen Regierung vom 28. Juli 1870[2]) gestattete grundsätzlich das Einlaufen und den Aufenthalt der Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte, wenn sie keine Prisen mitführten, untersagte aber Verstärkung der Besatzungen, der Armirung, Einnahme von Waffen und Munition u. s. w. Die schwedische und norwegische Regierung erklärte durch Erlaß vom 2. August 1870 ihre fünf Kriegshäfen — Stockholm innerhalb der Festung Warholm, Christiania (Oscarsborg), Carlskrona (Kungsholm), Marstrand (Carlsten), Carl—Johann—Varns (Bastion Norska Lejonet) — als geschlossen.

IV. Caper können hinsichtlich der Befugniß zum Aufenthalt in neutralen Häfen niemals günstiger gestellt sein wie Kriegsschiffe. Die neueren Bestrebungen auf Abschaffung der Caperei haben vielmehr dahin geführt, daß Capern sowie den von solchen aufgebrachten Prisen das Einlaufen in neutrale Häfen entweder ohne Einschränkung oder nur mit Ausnahme des Falls dringender Seegefahr untersagt wird.[3]) Liegt ein solcher Nothfall vor, so dürfte, auch wenn die Ausnahme nicht ausdrücklich festgesetzt ist, eine Zurückweisung als gerechtfertigt nicht erachtet werden können, wenigstens soweit die Caper unter der Autorität und Flagge eines Staats fahren, welcher der Vereinbarung von 1856 über die Abschaffung der Caperei nicht beigetreten ist. Selbstredend wird in derartigen Fällen strengste Ueberwachung und, nach Beseitigung der Gefahr, unverzügliche Ausweisung zu erfolgen haben.

---

[1]) A. M. V. Nr. 179 und Staatsarchiv Bd. 20 Nr. 4391.

[2]) A. M. V. Nr. 181.

[3]) Schon in den zahlreichen bei Ausbruch des orientalischen Krieges im Jahre 1854 ergangenen Neutralitätserklärungen von der argentinischen Conföderation, Belgien, Brasilien, Bremen, Chili, Dänemark, Hamburg, Hannover, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Oldenburg, Portugal, Sardinien, Schweden, beide Sicilien, Spanien, Toscana.

V. Der neutrale Staat darf in seinem Gebiet solche Unternehmungen einer Kriegspartei nicht zulassen, welche, obwohl an sich ohne kriegerischen Charakter, dazu geeignet oder gar bestimmt sind, den militärischen Interessen dieser Kriegspartei dienlich zu sein.

Ueber die Zurückweisung von Kabelschiffen von neutralen Plätzen s. bei Dahn, „der Seekrieg.“ [1])

§ 40.

Militärische Actionen der Kriegführenden im neutralen Gebiet im Besonderen.

I. Aus den bisher entwickelten Grundsätzen, nach welchen das neutrale Seegebiet kein Feld für die kriegerische Action im eigentlichen Sinne sein darf, [2]) folgt im Besonderen:

1) Unstatthaft und völkerrechtswidrig ist jedes Gefecht innerhalb dieses Gebiets, [3]) ingleichen jedes Gefecht außerhalb desselben, aber in solcher Nähe, daß die Geschosse das neutrale Gebiet erreichen. [4])

2) Ebenso unzulässig ist jede Verfolgung eines feindlichen Kriegsschiffs in das neutrale Gebiet hinein. Bynkershoek [5]) und nach ihm auch Andere erachten freilich eine solche Verfolgung, wenn sie sich unmittelbar an das Gefecht anschließt und der Feind ein Asyl im neutralen Gebiet sucht, für statthaft, ingleichen die Nehmung daselbst. Die Unvereinbarkeit dieser an und für sich durchaus willkürlichen Anschauung mit den Fun-

---

[1]) Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Bd. 5. S. 127 ff.

[2]) Ausführliches und zahlreiche Quellenangaben darüber s. namentlich bei Azuni, II. S. 291 ff. und Calvo, II. S. 408 ff.

[3]) Ein Fall eclatanter Neutralitätsverletzung war der Ueberfall und die Wegnahme der Corvette der conföderirten Staaten von Nordamerika „Florida“ durch den Unionsdampfer „Wachusetts“ im Hafen von Bahia am 7. October 1864. S. Bericht darüber in der Hansa, Jahrg. 1864 Nr. 25 S. 203, 204. Ueber die von der Vereinigten Staaten-Regierung Brasilien gegebene Genugthuung s. bei Caumont, S. 264 Nr. 57 bis 60. Die österreichischen Vorschriften über die Zulassung fremder Kriegsschiffe setzen im § 15 fest: „In österreichischen Häfen ist es nicht gestattet, daß zwei oder mehrere Schiffe fremder Nationen thätliche Feindseligkeiten gegen einander unternehmen, und diejenigen, welche zuerst den Frieden brechen, sind nach vorangegangenem und fruchtlos gebliebenem schriftlichen Proteste wie feindliche Schiffe zu behandeln.“

[4]) Bedenken mit Bezug auf den zweiten Satz s. im Staatsarchiv, Bd. 9 Nr. 1939.

[5]) Quaest. jur. publ. lib. I. c. VIII.

damentalsätzen von der Integrität des neutralen Gebiets liegt indeß klar zu Tage.[1])

Streitig ist ferner die Frage, ob einem vom Feind verfolgten Schiff im neutralen Hafen ein Asyl gewährt werden darf? Für die Zulässigkeit spricht sich namentlich Geßner[2]) aus; derselbe erachtet auch die von Galiani aufgestellte Einschränkung, wonach das Asyl nur in dem Fall zu gewähren sei, daß das verfolgt gewesene Schiff außer Dienst gestellt wird und bis zur Beendigung des Krieges in dem neutralen Hafen zu verbleiben sich verpflichtet, sowie daß dessen Besatzung sich verbindlich macht, nicht ferner an dem Kriege theilzunehmen, für unbegründet.[3]) Wir pflichten dieser Ansicht bei und würden eine Einschränkung, wie sie Galiani aufstellt, selbst in dem Falle nicht für gerechtfertigt erachten, wenn den Schiffen der Kriegführenden das Einlaufen in die Gewässer des betreffenden neutralen Staats beziehungsweise in den betreffenden Hafen verboten war, weil ein solches Verbot sich im Zweifel doch nur auf das ungezwungene Einlaufen bezieht.

Ortolan ist übrigens der Meinung, daß die Verpflichtung der Kriegführenden, sich im neutralen Seegebiet jeder Gefechtsaction zu enthalten, unter Umständen nicht zu rigoros aufzufassen sein dürfte.[4])

---

[1]) Surland, § 675; Twiss, II. § 177; Calvo, II. § 1078; v. Kaltenborn, a. a. O. S. 25; Marco, S. 41 u. v. a. Vergl. auch das russische Reglement von 1869 §§ 27 und 28.

[2]) D. d. N. S. 78.

[3]) S. auch v. Kaltenborn, II. S. 34, 35.

[4]) Er läßt sich hierüber dahin aus (II. S. 287 ff.): „La détermination un peu vague des portions de la mer réputées mers territoriales, la nature variée des côtes qui les bornent peuvent entraîner dans la pratique des infractions plutôt apparentes que réelles à la règle que nous venons d'exposer. Par exemple, si des navires ennemis se rencontrent dans des mers territoriales neutres baignant une étendue considérable de côtes a peu près désertes, incultes et non défendues, ces navires devront-ils oublier leur qualité d'ennemis? Faudra-t-il prendre à la lettre ces clauses de divers traités publics qui commandent l'abstention des hostilités dans tout l'espace des eaux mesuré à partir des côtes par la portée du canon? Celui qui veut forcer son ennemi légitime au combat devra-t-il attendre patiemment d'être bien sûr de se trouver au delà de cet espace pour commencer l'attaque, et fournir par là à cet ennemi la possibilité de lui échapper? En s'en tenant rigoureusement au principe, il est certain qu'on devrait agir ainsi. Cet espace de mer est soumis à l'empire et à la juridiction de l'État dont il baigne les côtes; de ce qu'il n'y a pas de forts ou de moyens de défense à proximité pour faire respecter cet empire, ce n'est

3) Als unstatthaft gilt ferner die unmittelbare Verfolgung eines das neutrale Seegebiet verlassenden feindlichen Kriegs- oder Kauffahrteischiffs, weil eine solche den Beginn einer militärischen Action gegen den Feind auf neutralem Gebiet einschließen würde.[1] Es ist in diesem Sinne vielfach reglementarisch verordnet, in neuerer Zeit auch conventionell festgesetzt worden und darf als eine Regel des internationalen Rechts aufgestellt werden: daß ein Kriegsschiff, welches sich in einem neutralen Hafen befindet, nicht gleichzeitig mit einem Schiff des Gegners in See gehen, daß es vielmehr diesen Hafen erst verlassen darf, nachdem vierundzwanzig Stunden von jenem Zeitpunkt ab verflossen sind,[2] und nicht früher, als bis das feindliche Schiff aus Sicht gekommen

pas une raison pour les puissances belligérantes de le mépriser. Il serait régulier de s'abstenir en toute situation de tout acte d'hostilité en deça de cette ligne qu'on appelle ligne de respect. Mais, en fait, on conçoit que les opérations militaires d'une action maritime ne comportent pas une précision mathématique aussi rigoureuse; que l'officier commandant, lorsqu'il n'a en vue qu'une côte inculte, inhabitée, dénuée de tout signe de la puissance territoriale, puisse se laisser entraîner au delà de la règle précise, et qu'il soit évident cependant qu'il n'a pas eu l'intention d'offenser l'État neutre ni de violer son droit d'empire. Nous pensons que les circonstances de faits pareils devraient entrer en ligne de compte comme causes d'excuse.

Mais la violation de l'immunité attachée au territoire neutre est surtout flagrante et manifeste lorsque des hostilités sont exercées dans des eaux closes, telles que celles des ports et des rades. C'est alors un droit et un devoir pour l'État auquel appartiennent ces ports et ces rades d'user contre les contrevenants de la force dont il dispose sur les lieux. Ainsi l'artillerie des forts et des batteries doit être employée contre l'attaquant pour l'obliger à discontinuer le combat. Il en est de même dans des mers littorales, sur des côtes ouvertes où il existe des moyens de défense.

Les hostilités dont il est question ne constituent pas moins une grave infraction aux obligations envers les neutres lorsqu'elles ont lieu soit sur des rades foraines non fortifiées, soit même sur ces portions de la mer, découpées par des lignes droites tirées d'un cap à l'autre, que les Anglais appellent king's chambers, soit encore dans les baies formées par les embouchures des fleuves. L'absence des moyens de force pour réprimer cette infraction n'en diminue pas l'illégalité."

[1]) Jacobsen (S. 588) citirt eine Entscheidung Sir W. Scotts, welcher eine solche Verfolgung für zulässig erklärt, wenn das verfolgende Schiff den neutralen Hafen nicht zu seiner eigentlichen Station für Capturen gemacht hat, sondern zufällig dort lag und die Annäherung des Feindes bemerkte.

[2]) S. namentlich die Neutralitätserklärungen in den Anlagen, auf welche auch in Betreff gewisser Modificationen des Princips hingewiesen wird.

ist, sowie daß der neutrale Staat die Pflicht hat, soweit es in seiner Macht steht, für die Beobachtung dieser Regel einzutreten.

Dem nachfolgenden Auslaufen steht, da nur die Verfolgung des absegelnden Feindes unzulässig ist, nichts mehr entgegen, sobald der letztere, sei es noch in dem neutralen Seegebiet, sei es außerhalb desselben aber noch in Sicht von dem neutralen Platz, ohne zwingenden Anlaß zu Anker gegangen ist; freilich wird der Neutrale unter Umständen Veranlassung zu nehmen haben, einem solchen Festlegen oder Beidrehen zum Zweck des weiteren Aufenthalts in seinem Gebiet entgegenzutreten.

II. Unzulässig ist ferner im neutralen Gebiet jede unmittelbare oder mittelbare Ausübung des Prisenrechts. Daraus folgt: Es darf daselbst weder gegen feindliche noch gegen neutrale Kauffahrteischiffe eine Anhaltung beziehungsweise Durchsuchung in Scene gesetzt werden oder eine Wegnahme oder Wiederwegnahme stattfinden. Ingleichen ist die Verfolgung eines Kauffahrteischiffs in neutrales Gebiet zum Zweck der Anhaltung, Durchsuchung oder Wegnahme ebenso unstatthaft, wie diejenige eines feindlichen Kriegsschiffs. [1])

Wird vorstehenden Grundsätzen zuwider auf neutralem Gebiet eine Prise gemacht, welche, abgesehen von dem Ort der Aufbringung, legal ist, so ist nur der neutrale Staat zuständig, die Legalität anzufechten. Die Handhabung einer parteilosen Neutralität begreift in einem solchen Fall die Pflicht, die Herausgabe der Prise an den oder die Eigenthümer zu fordern und je nach Lage der Verhältnisse selbst mit Gewalt die Freigabe zu bewerkstelligen; daneben hat der neutrale Staat einen Anspruch auf Genugthuung. [2]) (S. auch § 58 IV.)

Es hat also in Fällen dieser Art der Eigenthümer der Prise ein selbstständiges Recht auf Anfechtung ihrer Legalität nicht; derselbe kann aus der Verletzung der Rechte eines Dritten, d. i. des neutralen Staats, eine Reclamation nicht herleiten. [3]) Nach Anderer Meinung sind

---

[1]) Russisches Prisen-Reglement von 1869 § 20.

[2]) Von Interesse ist die amtliche Correspondenz, betreffend die Wegnahme der norddeutschen Bark „Frey" durch den französischen Kriegsdampfer „Desaix" am 28. October 1870 in der Nähe der englischen Küste in Sicht des Leuchtthurms von Dungeneß; s. die Broschüre von Hopf: Die Wegnahme der „Frey" in britischen Gewässern.

[3]) Wheaton, El. II. S. 88, 89; Ortolan, II. S. 298; Phillimore, III. § 350; Hautefeuille, D. e. d. IV. S. 265 ff.; Bluntschli, § 786 Note 3; Hopf, a. a. O.; Wildman, II. S. 147; Geßner, a. a. O. S. 344.

jedoch solche Prisen null und nichtig und sollen dem ursprünglichen Eigenthümer restituirt werden. [1])

Was die aus dem Prisenrecht folgenden Dispositionsbefugnisse über die aufgebrachten Schiffe und Ladungen betrifft, so gilt als Regel, daß solche nach einem heimathlichen Hafen des Captors gebracht, dort abgeurtheilt und, je nach dem Ausfall der Entscheidung, verkauft oder freigegeben werden sollen. Diese Regel ist indeß gewissen Modificationen unterworfen; einmal in Betreff des Einlaufens mit Prisen in neutrales Gebiet, ferner in Betreff der Ausübung der Prisengerichtsbarkeit und des Verkaufs von Prisen an einem neutralen Platze; über die nach den letzteren Richtungen hin geltenden Grundsätze s. § 60, II. Hier soll zunächst die Befugniß zum Einlaufen mit Prisen in neutrale Häfen erörtert werden.

Die Prisen-Reglements enthalten gewöhnlich für die Befehlshaber der Kreuzer die Anweisung, die genommenen Schiffe nach einem eigenen heimathlichen Hafen oder nach demjenigen einer verbündeten Macht zu schicken, [2]) und gestatten nur für den Nothfall das Aufbringen in einen neutralen Hafen.

Mit Recht sieht man in dem Aufbringen einer Prise in einen neutralen Hafen keine eigentliche kriegerische Action und dementsprechend in der Gewährung eines Asyls für dieselbe, vorausgesetzt, daß ein solches beiden kriegführenden Theilen bewilligt wird, keine unzulässige Begünstigung Seitens des Neutralen. Vom Standpunkt des internationalen Rechts

---

[1]) S. Bulmerincq, S. 326, 327. — Für Großbritannien bestimmt die Foreign Enlistment Act, 1870 im § 14 unter der Rubrik „Illegal Prize“: „If, during the continuance of any war in which Her Majesty may be neutral, any ships, goods, or merchandise captured as prize of war within the territorial jurisdiction of Her Majesty, in violation of the neutrality of this realm or captured by any ship which may have been built, equipped, commissioned, or despatched, or the force of which may have been augmented, contrary to the provisions of this Act, are brought within the limits of Her Majesty's dominions by the captor, or any agent of the captor, or by any person having come into possession thereof with knowledge that the same was prize of war so captured as aforesaid, it shall be lawful for the original owner of such prize, or his agent, or for any person authorized in that behalf by the Government of the foreign State to which such owner belongs, to make application to the Court of Admiralty for seizure and detention of such prize, and the court shall on due proof of the facts, order such prize to be restored.“

[2]) Ausnahmen s. bei Geßner a. a. O. S. 349.

steht daher grundsätzlich dem Einlaufen mit Prisen in neutrale Häfen nichts entgegen, und zwar ganz unabhängig davon, ob die außerhalb des neutralen Seegebiets gemachte Prise eine legale ist oder nicht; denn hierüber zu befinden, ist der neutrale Staat nicht zuständig.[1])

Andererseits aber hat jeder neutrale Staat unzweifelhaft das Recht, seine Häfen und Rheden den von Kreuzern und von Capern weggenommenen Schiffen zu verschließen oder die Modalitäten zu bestimmen, unter welchen er sie zulassen will, und von diesem Recht haben die Neutralen so häufig Gebrauch gemacht, daß die Nichtzulassung, außer in dem Fall der Seenoth, eigentlich zur Regel geworden ist.

Schon die französische Marine-Ordonnanz von 1681 verbietet den Aufenthalt der von Kriegsschiffen oder Capern fremder Nationen aufgebrachten Schiffe in französischen Häfen über einen Zeitraum von vierundzwanzig Stunden hinaus, ausgenommen für den Fall der Seenoth. Seit dem Ausbruch des orientalischen Krieges von 1854 erging in zahlreichen Neutralitätserklärungen ein Verbot gegen das Einlaufen mit Prisen, entweder überhaupt oder auf länger als vierundzwanzig Stunden, außer im Fall der Noth.[2]) Auch in einzelnen Staatsverträgen ist vereinbart, daß jeder der contrahirenden Theile eintretenden Falls ein derartiges Verbot zu erlassen habe.[3])

---

[1]) Ueber abweichende Grundsätze s. bei v. Martens, Caper §§ 36, 37; auch § 58.

[2]) Z. B. im April 1854 von Schweden, Dänemark, Spanien, Neapel, Brasilien; während des nordamerikanischen Krieges im Juni 1861 von England, Frankreich und Spanien; nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 von Großbritannien, den Niederlanden, Spanien, Italien, Peru, Chili; s. die Neutralitätserklärungen in der Anlage L.

[3]) Eine solche Stipulation enthält z. B. ein Vertrag zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika von 1794. In demselben ist aber gleichzeitig festgesetzt, daß es den Kriegsschiffen und Capern jedes der contrahirenden Theile freistehen soll, die seinen Feinden abgenommenen Prisen in die Häfen des anderen Theils zu bringen. Für den Fall eines Krieges zwischen Großbritannien und einer dritten Macht war mithin die Vereinigte Staaten Regierung verbunden, die britischerseits aufgebrachten Prisen in ihre Häfen zuzulassen, während die von den Kreuzern der dritten Macht aufgebrachten zurückzuweisen waren; es würde also der Fall einer zu Gunsten Großbritanniens conventionell eingeschränkten Neutralität vorgelegen haben. Frankreich protestirte bei der Regierung zu Washington und hatte zu diesem Protest um so mehr Anlaß, als die Vereinigten Staaten in einem früheren Vertrag mit Frankreich (1770) sich verbindlich gemacht hatten, französische Schiffe mit den von ihnen aufgebrachten Prisen

Was die preußische Gesetzgebung betrifft, so geht das Allgemeine Landrecht (I. 9. § 208) von der Zulässigkeit des Aufbringens von Prisen in neutrale Häfen aus. Das preußische Prisen-Reglement (§§ 14 und 15) bestimmt aber, daß ein weggenommenes Schiff in der Regel nach einem preußischen Hafen oder, wenn das mit Schwierigkeiten verbunden ist, in den Hafen einer mit Preußen verbündeten Macht, wo militärischer Schutz in Aussicht steht, gebracht werden soll; die Führung des Schiffs nach einem anderen Hafen oder Platz ist nur dann gestattet, wenn Seenoth, insbesondere Sturm, Unwetter, Mangel an Proviant, feindliche Verfolgung es erfordern.

Als am 17. Januar 1871 die von der deutschen Corvette „Augusta" aufgebrachte französische Brigg „St. Marc" in Seenoth Plymouth anlief, erging an deren Führer von Seiten des englischen Admirals die wiederholte Aufforderung, den Hafen binnen vierundzwanzig Stunden zu verlassen, welcher auch Folge gegeben wurde. Die britische Neutralitätserklärung vom 19. Juli 1870 hatte allerdings das Einlaufen bewaffneter Schiffe der Kriegführenden mit Prisen, nicht aber das Einlaufen der Prisen selbst, untersagt. Am 16. Februar lief die Prise bei schwerem Wetter in Hindoln (Norwegen) ein und durfte daselbst ungehindert bis Ende März verbleiben.

§ 41.

Verwendung von neutralen Kauffahrteischiffen zu Kriegszwecken.

I. Wir haben bereits an einer anderen Stelle (§ 31 V.) erörtert, wie ein Embargo auf neutrale Kauffahrteischiffe, welche sich in den Häfen der Kriegführenden befinden, im Interesse der Kriegführung als berechtigt gilt. Aber nicht nur die einfache und im Falle des Widerstandes mit Gewalt durchzusetzende Zurückhaltung muß als zulässig erachtet werden, sondern die kriegsrechtliche Praxis sanctionirt auch die Heranziehung derselben zu Transportdiensten, den sogenannten Angarien, ja sogar die Verwendung der Besatzungen zur Dienstleistung hierbei, und ähnliche

---

stets in ihre Häfen zuzulassen. — Auch der Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Juli 1799 behandelt in Art. 19 diesen Fall und gestattet die gegenseitige zollfreie Zulassung von Prisen und Prisengütern in die beiderseitigen Häfen; in der Neutralitätserklärung vom 22. August 1870 proclamirte der Präsident der Vereinigten Staaten diesen Artikel als noch zu Recht bestehend.

Inanspruchnahmen, soweit solche nicht conventionell ausgeschlossen sind. Der Pflicht des Capitäns eines Kauffahrteischiffs, den an ihn nach dieser Richtung hin gestellten Anforderungen nachzukommen, steht gegenüber ein Anspruch der Rhederei auf Entschädigung, einschließlich der Schadloshaltung für alle ihr aus solcher Maßregel erwachsenen Nachtheile. Zahlreiche Staatsverträge enthalten hierüber ausdrückliche Festsetzungen.[1]) Nach der neueren Praxis soll eine solche Beschlagnahme zu militärischen Unternehmungen oder sonstigem öffentlichen Dienst nicht stattfinden dürfen außer gegen entsprechende, vorher festzustellende Entschädigung; ferner ist vielfach auch die zwangsweise Heranziehung von Angehörigen des anderen Theils zu militärischem Dienst, und damit implicite auch die Heranziehung der betreffenden Schiffsbesatzungen zu dem Zweck, für unstatthaft erklärt worden.

II. Selbst die Vernichtung von neutralen Schiffen, welche sich im feindlichen Gebiet befinden, aus Gründen der militärischen Nothwendigkeit, gegen volle Entschädigung, muß als statthaft erachtet werden.[2]) Die Wegnahme und Versenkung britischer Kauffahrteischiffe auf der Seine bei Duclair durch preußische Truppen im December 1870 führte zu einem längeren Notenwechsel zwischen der Regierung des norddeutschen Bundes und der britischen Regierung. Die Entschädigung wurde deutscherseits geleistet, wiewohl principiell der Satz aufgestellt wurde, daß in derartigen Fällen die Entschädigungspflicht dem Besiegten, nicht dem Sieger obliege.[3])

§ 42.

Materielles Prisenrecht gegen Neutrale.

I. Der Ausgangspunkt der Lehre von der Einwirkung des Prisenrechts auf den Seehandel der Neutralen ist in dem Princip zu suchen:

---

[1]) Von älteren Verträgen vergl. diejenigen zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 10. September 1785 und vom 11. Juli 1799 (Art. 16); von neueren deutschen Staatsverträgen diejenigen mit Spanien vom 30. März 1868 (Art. 5), mit Mexiko vom 28. August 1869 (Art. 13), mit Salvador vom 13. Juni 1870 (Art. 6), mit Portugal vom 2. März 1872 (Art. 2), mit dem Königreich der Hawaiischen Inseln vom $\frac{\text{25. März}}{\text{19. September}}$ 1879 (Art. 2).

[2]) Bluntschli, § 795a.

[3]) S. über den Fall bei Dahn in den Jahrbüchern für die deutsche Armee und Marine Bd. 5 S. 138 ff. und den amtlichen Depeschenwechsel im Staatsarchiv Bd. 20 Nr. 4498 bis 4509, sowie in Hirth's Tagebuch Nr. 1229, 1254, 1309, 1330, 1339, 1405.

„Feindliches Privateigenthum zur See ist der Wegnahme unterworfen." Dieser Satz begründet ein Beuterecht der Kriegführenden an allem feindlichen Gut, welches von ihnen auf See betroffen wird, an den Schiffen selbst sowohl, wie an allem anderen feindlichen Eigenthum. Es handelt sich nun aber weiter darum, inwieweit dieses Beuterecht ausgeübt werden darf,

a. wenn nur das Schiff feindlicher Nationalität, die Ladung desselben aber neutrales Eigenthum ist,

b. wenn nur die Ladung feindliches Eigenthum, das Schiff aber neutral ist?

Diese Fragen, welche bis zur Mitte dieses Jahrhunderts der Gegenstand zahlloser Erörterungen, Vereinbarungen und einseitiger Festsetzungen gewesen sind, hatten folgende verschiedene Lösungen gefunden:

a. Neutrales Gut auf feindlichem Schiff.

1) Dasselbe ist der Wegnahme unterworfen. Unfrei Schiff — unfrei Gut.

2) Dasselbe ist der Wegnahme nicht unterworfen. Unfrei Schiff — frei Gut.

b. Feindliches Gut auf neutralem Schiff.

1) Dasselbe ist der Wegnahme unterworfen. Frei Schiff — unfrei Gut.

2) Dasselbe ist der Wegnahme nicht unterworfen. Frei Schiff — frei Gut.

3) Dasselbe ist nebst dem Schiff der Wegnahme unterworfen. Unfrei Gut — unfrei Schiff.

Diese Lösungen haben sich in drei verschiedenen Systemen entwickelt.

II. Das älteste ist das System des Consolato del mare, dessen Satzungen das zur Zeit seiner Emanirung geltende Seerecht der Mittelmeerstaaten darstellen. Bezüglich der hier in Rede stehenden Fragen stellt dasselbe, indem es das Recht des Kriegführenden gegen seinen Feind einerseits und die Rechte Dritter andererseits streng auseinander hält, die Regeln auf:

1) Feindliches Gut auf neutralem Schiff ist der Wegnahme unterworfen.

2) Neutrales Gut auf feindlichem Schiff ist der Wegnahme nicht unterworfen.[1])

Diese Regeln fanden die Anerkennung der Seestaaten weit über die Grenzen des ursprünglichen Geltungsbereichs des Consulats hinaus, und

---

[1]) S. im Consulat, Cap. 273, auch 230 und 276.

auch England, obwohl es sich in der Praxis nicht selten von den Umständen des Einzelfalls leiten ließ, hat bis in die neueste Zeit, nämlich bis zum Jahre 1854, im Princip das System stets als das richtige anerkannt, und englische Publicisten glauben es auch heut noch vertreten zu sollen,[1]) wenngleich die erste Regel durch die Pariser Declaration von 1856 für die Signaturmächte und diejenigen anderen Staaten, welche derselben in der Folge beigetreten sind, beseitigt ist.

Es läßt sich allerdings nicht verkennen, daß dieses System dem starren Recht entspricht; nicht minder aber liegt es auf der Hand, daß seine Durchführung nicht bloß eine mittelbare, sondern eine directe Schädigung des neutralen Handelsverkehrs nach sich zieht. Für mittelbare Nachtheile, namentlich für entgangenen Gewinn, hat man einen Entschädigungsanspruch niemals anerkannt; wohl aber ist, theils schon durch das Consulat, theils durch die spätere Praxis den neutralen Interessenten am Schiff oder an der Ladung ein Anspruch auf den Ersatz directer Schäden zugebilligt worden, insbesondere dem neutralen Rheder ein Anspruch auf Frachtvergütigung für den Transport der feindlichen Güter, welche kraft des Beuterechts der Condemnirung verfielen,[2]) und dem

[1]) S. u. a. bei Maclachlan, S. 509 ff.

[2]) Einige Publicisten, namentlich Vattel (III. § 115) finden in dieser Entschädigung volle Genugthuung für die dem Neutralen erwachsenen Nachtheile; dagegen s. Ortolan (II. S. 94). — Phillimore faßt die Grundsätze der englischen Gerichtspraxis dahin zusammen (III. § 499): „It has been ruled that in general, where enemies goods are captured in an neutral ship, the captors take cum onere; and if the conduct of the neutral has been perfectly fair and impartial, it is the practice of the Prize Court to allow him his full freight, in the same manner, as if the original voyage had been performed; and in like manner, to allow him his expenses. The freight allowed is not, however necessarily the rate agreed on by the parties, if it be inflamed by extraordinary circumstances; but a reasonable freight only will, in such cases, be allowed. And where the goods have been once unlivered by order of Court, the whole freight for the voyage is due, and the owner of the goods, even in case of restitution, cannot demand the ship to reload them and carry them to the original port of destination, for by the separation the ship is exonerated; but it would be otherwise if there had been no unlivery. And the neutral will be allowed his freight where he carries the goods of one belligerent to its enemy; for though such a trade be illegal as to the subjects, it is not so as to neutrals. So, on a voyage from the port of one enemy to the port of another enemy. But if the neutral has conducted himself fraudulently or unfairly, or in violation of belligerent rights, he will not be allowed freight or expenses and, in flagrant

Eigenthümer des neutralen Guts ein solcher auf Vergütigung der ihm aus der Wegnahme des feindlichen Schiffs unmittelbar erwachsenen Nachtheile; in diesem letzteren Falle wird aber unter Umständen dem Captor ein Anspruch auf die Fracht eingeräumt.[1])

---

cases, will be visited with confiscation, even of the ship itself. And he is never allowed freight where he has used false papers; nor upon the carriage of contraband goods; nor where there has been a spoliation of papers; nor where the cause of capture was the ship and not the cargo. But where part of the goods are condemned as contraband, and part restored after unlivery of the cargo, freight may be decreed as a charge upon the part restored. If the goods are unlivered under a hostile embargo upon neutral ships, they are discharged of the lieu of the freight; and if freight be decreed, it can only be against the original consignees or freighters, and not against a prior purchaser, who has received them on bail.

When a decree is made that the freight shall be a charge on the cargo, application must be made to the Court for the sale of so much as is necessary for this purpose. In general, where a ship and cargo are restored, with a decree that the freight shall be a charge on the cargo, if the proceeds of the cargo are not sufficient to pay the freight, the captors are not responsible for the deficiency. But although the capture be right, yet if afterwards the cargo is lost by the negligence of the captors, and the freight be decreed a charge on the cargo, the captors are responsible to pay it. Where the freight of the neutral and the expenses of the captors are both decreed to be a charge on the cargo, and the proceeds are insufficient to discharge both, priority of payment of the freight is, in ordinary cases, allowed by the Court, as a lieu that takes place of all others."

[1]) Wegen dieses Anspruchs s. bei Geßner, a. a. O. S. 275, 276, 279. — Phillimore (a. a. O.) erklärt: „In the next place, as to the allowance of freight to the captors. — This may happen when the ship is hostile, and the cargo, or a part thereof, is neutral. The general rule is, that if neutral goods are found on board of a hostile ship, the captors are not entitled to freight therefore, unless they carry the goods to the port of destination. And the rule is applied, nothwithstanding there may have been a sale of the goods beneficial to the owners. But there are exceptions to the rule itself; for if the captors bring the cargo to the country where the claimants ultimately designed to send it, but were compelled to take a circuitous route in existing circumstances, the captors are entitled to freight, notwithstanding the ship was actually destined to another country, there to land it. So, if brought to the same country, but not to the port of actual destination. So, where the goods are brought to the country where the proceeds were ultimately destined, and would have been brought directly, but for a prohibition of municipal law. Where freight is decreed to the captors, it will be paid by the Court, out of the cargo or its proceeds, if yet remaining in the Admiralty. And in particular circumstances, application may be made to

III. Viel weiter zu Gunsten der Kriegführenden ging das französische System.[1]) Das Princip: „Neutrales Gut auf feindlichem Schiff ist der Wegnahme unterworfen" war in der französischen Praxis stets maßgebend gewesen und fand ausdrückliche Anerkennung in dem Admiralitäts-Edict Heinrichs III (Art. 69). Schiff und Ladung waren also der Wegnahme unterworfen, wenn nur ersteres feindlich war. Das Princip erhielt aber bald eine weitere Ausdehnung durch ein Edict Franz II., welches die Regel aufstellte: Wenn Schiff oder Ladung feindlich ist, so sind beide zu confisciren. Die Marine-Ordonnanz von 1681 hat diese Regel adoptirt, indem hier festgesetzt ist (III. 9. Art. VII.): „Tous les navires qui se trouveront chargés d'effets appartenans à nos ennemis et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.', Wiewohl in dem zweiten Theil der Regel allerdings nur von Waaren die Rede ist, die französischen Unterthanen oder Alliirten gehören, hat doch die französische Praxis dieselbe auch stets Neutralen gegenüber in Anwendung gebracht, während doch nicht verkannt werden kann, daß die Unterscheidung zwischen Unterthanen einerseits und Neutralen andererseits eine entschiedene Berechtigung hat, insofern jeder Staat unzweifelhaft befugt ist, seinen eignen Unterthanen die Befrachtung feindlicher Schiffe bei Strafe der Confiscation zu untersagen. Auch die Ordonnanz von 1704 enthält in dem Satz: „s'il se trouverait sur des vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux et tous les chargements seraient de bonne prise" eine Bestätigung der Regel: „Unfrei Gut — unfrei Schiff."[2]) Dieses Princip, welches sich auf der Annahme gründet, daß ein Neutraler, der sich dazu hergiebt, feindliche Waaren zu transportiren, sich einer Neutralitätspflichtverletzung schuldig mache und dem entsprechend mit dem Verlust des Objects, welches zu deren Begehung dient, zu bestrafen sei, wurde erst im Jahre 1744 fallen gelassen, unter Aufrechthaltung der Regel: „Unfrei Schiff — unfrei Gut."

---

the Court, to decree the sale of so much of the cargo as may be necessary to be sold for the discharge of freight. And where freight is allowed to the captors, if they have done any damage to the cargo, the amount may be deducted by way of set-off or compensation."

[1]) Dasselbe ist historisch entwickelt bei Wheaton, Histoire I. S. 153 ff. und 357 ff.

[2]) Die Motivirung s. bei Wheaton, El. II. S 101, 102.

Aber auch das Reglement von 1744 wurde französischerseits dahin interpretirt, daß es nur das Verhältniß zu denjenigen Staaten festsetze, mit welchen der Grundsatz „Frei Schiff — unfrei Gut" vorher vereinbart gewesen sei, daß anderen Staaten gegenüber dagegen die Regeln der älteren Marine-Ordonnanzen in Kraft geblieben seien.

IV. Das dritte System begreift die Freiheit des feindlichen Guts auf neutralem Schiff und neutralen Guts auf feindlichem Schiff.[1]) Es ist bereits hervorgehoben, mit welchen Unzuträglichkeiten die Durchführung des im Consulat enthaltenen Princips „Frei Schiff — unfrei Gut" in der praktischen Anwendung verbunden ist und wie sehr dadurch die neutralen Schifffahrtsinteressenten geschädigt werden können. Es kommt dazu, daß in der Regel der geringste Verdacht, daß das neutrale Schiff feindliche Ladung an Bord habe, zur Aufbringung hinreichte, und daß vor dem Prisengericht der reclamirende Neutrale den Nachweis zu führen hatte, daß die Ladung nicht feindliches Eigenthum sei; diese Beweisführung im Reclameproceß war oft eine höchst schwierige, selbst dann, wenn, wie es auch nicht selten vorkam, die Aufbringung unter dem bloßen Vorwand eines Verdachts erfolgt war.

Diese Mißstände hatten bereits im 17. Jahrhundert dahin geführt, daß man vielfach conventionell feindliches Gut, mit Ausnahme von Kriegscontrebande, an Bord neutraler Schiffe für frei erklärte, während man sich dagegen das Recht der Confiscation neutralen Guts auf feindlichem Schiff vorbehielt; es wurde also die Frage, ob die Wegnahme zuläßig sei oder nicht, lediglich abhängig gemacht von der Flagge.

Die Verträge, durch welche der Grundsatz „Frei Schiff — frei Gut" oder „le pavillon couvre la marchandise" zur Geltung gebracht wurde, spielten eine nicht unwesentliche Rolle in einem Conflict, der zwischen Preußen und Großbritannien aus Veranlassung der Aufbringung einer größeren Anzahl preußischer Schiffe und Ladungen während des Seekrieges von 1744 bis 1748 entstanden war. Das britische Admiralitätsgericht hatte diese Ladungen condemnirt, soweit nicht der Nachweis der neutralen Qualität erbracht war. Die dadurch benachtheiligten Interessenten mit Ausnahme eines einzigen, der an die Lord Commissioners appellirte, wandten sich mit ihren Beschwerden an den König von Preußen, welcher durch eine Commission die einzelnen Fälle untersuchen ließ. Die Beschwerden wurden von der Commission für begründet erachtet, und da

---

[1]) Ueber die Entwickelung desselben s. Geßner, a. a. O. S. 250 bis 274.

demungeachtet die britische Regierung die Forderungen des Königs von Preußen auf Herbeiführung einer anderweiten Entscheidung ablehnte, so brachte der König seine Drohung, Repressalien auszuüben, zur Ausführung.[1]) Im § 25 der preußischen Denkschrift von 1752 heißt es: „Die Vernunft und das allgemeine Völkerrecht lehren uns, daß an einem neutralen Ort beide feindlichen Parteien sicher sind, folglich kein Feind seinen Feind an einem neutralen Ort attaquiren oder von dessen Effecten sich bemächtigen könne. Nun sind aber die preußischen Schiffe ein neutraler Ort, worin die feindlichen Sachen geladen sind, daher gleich viel ist, ob dieselben aus einem neutralen Schiffe oder aus einem neutralen Land weggenommen werden. Und dieses allgemeine Völkerrecht wird in dem Tractat zwischen England und Holland, item zwischen England und Frankreich durch diese merkwürdige Expression festgesetzt: „les vaisseaux libres rendent les marchandises libres.“ Es wird sodann ausgeführt, daß diese letztere Regel aus dem allgemeinen Völkerrecht entnommen sei. Die großbritannische Regierung stützte sich auf die entgegenstehende Praxis, wie sie nach dem Consulat beständig geübt und anerkannt worden sei, und „welche durch nichts besser und stärker bewiesen werde, als durch die in verschiedenen Tractaten gemachten Ausnahmen.“ Die Begründung des Satzes „Frei Schiff — frei Gut“ damit, daß die preußischen Handelsschiffe nichts Anderes seien, als preußisches Landgebiet, erscheint allerdings insofern nicht unbedenklich, als die Theorie von den „wandelnden Gebietstheilen“ sich nur auf eine Fiction gründet, und ihr Zweck lediglich dahin geht, die Anwendung des nationalen Rechts für die Verhältnisse an Bord, namentlich auf hoher See, zu sichern; bei dieser Fiction handelt es sich wesentlich um die staats-

---

[1]) Der König von Preußen hatte in dem Breslauer und in dem Dresdener Frieden mit Oesterreich die Bezahlung beträchtlicher Geldsummen übernommen, welche Kaiser Carl VI., unter Verpfändung der Revenuen von Schlesien, in den Jahren 1733, 1734 und 1736 von englischen Privatleuten auf 10 Jahre geborgt hatte, und wovon der größte Theil bis dahin unbezahlt geblieben war. Diese Gelder beschloß der König so lange mit Arrest zu belegen, bis die großbritannische Regierung seinen Unterthanen würde Genugthuung gegeben haben, beziehungsweise wollte er letztere selbst aus diesen Geldern befriedigen. Der Conflict wurde im Jahre 1756 erledigt. England bewilligte 20 000 Pfd. Sterl. Entschädigung, und die einbehaltenen Capitalien nebst Zinsen wurden an die englischen Gläubiger gezahlt. S. die ausführliche Behandlung des Falls bei Ch. de Martens, Causes célèbres Bd. II. S. 1 ff.

und privatrechtlichen Verhältnisse der Schiffe und der an Bord derselben eingeschifften Personen. Im Wirkungsgebiet des internationalen Rechts aber werden Kauffahrteischiffe keinesweges als unantastbare Gebietstheile ihres Heimathsstaats angesehen; insbesondere ist das Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht gegen sie (s. §§ 53 ff.), das Recht der Wegnahme von Kriegscontrebande von Bord derselben ꝛc. völlig unbestritten. Mit Recht bejaht daher Wheaton[1]) die Frage, ob das Schiff einer neutralen Nation auf offenem Meere als neutrales Territorium angesehen werden könne, nur für Staatsschiffe, während er hinsichtlich der Privatschiffe ausführt: „Ils ne forment point partie du territoire neutre, et quand ils sont dans le territoire d'un autre État ils ne sont point exempts de la juridiction locale. Cette portion de l'Océan temporairement occupée par eux ne forme pas une portion du territoire neutre; et le vaisseau lui-même, qui est un objet mobilier, propriété d'individus privés ne forme pas partie du territoire de la puissance aux sujets de laquelle il appartient. La juridiction que cette puissance peut légalement exercer sur le vaisseau en pleine mer est une juridiction sur les personnes et les propriétés de ses citoyens, ce n'est pas une juridiction territoriale. Être sur l'Océan, c'est être dans un lieu où aucune nation particulière n'a de juridiction, et où par conséquent toutes les nations peuvent également exercer leurs droits internationaux."

Von großem Gewicht und nachhaltigem Einfluß war die Anerkennung des Princips von der Freiheit feindlichen Guts unter neutraler Flagge in den Vereinbarungen der bewaffneten Neutralitäten von 1780 und 1800.

Das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten hat diese Regel, gleichzeitig aber das Princip von der Freiheit neutralen Gutes an Bord feindlicher Schiffe, adoptirt.[2])

Auch in diesem Jahrhundert fanden beide Grundsätze in den meisten den Gegenstand berührenden autoritativen Festsetzungen Anerkennung.

---

[1]) El. II. S. 100.

[2]) I. 9. § 213: „Dagegen soll den Unterthanen freundschaftlicher oder neutraler Mächte ihr auf feindlichen Schiffen gefundenes Eigenthum nicht vorenthalten werden." § 214: „Auch das Eigenthum feindlicher Unterthanen, welches sich auf neutralen Schiffen befindet, ist frei" Die Ausnahme im Fall der Kriegscontrebande das. § 216.

Den letzten Anstoß aber für eine umfassende Regelung gaben die bei Ausbruch des orientalischen Krieges im Jahre 1854 von England und Frankreich abgegebenen Erklärungen vom 28. beziehungsweise 29. März, denen sich nach Beendigung des Krieges die Seerechts-Declaration vom 16. April 1856 in ihrer zweiten und dritten Regel anschloß, welche lauten:

Regel 2. Die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare mit Ausnahme von Kriegscontrebande.

Regel 3. Die neutrale Waare, mit Ausnahme von Kriegscontrebande, ist nicht beschlagnehmbar unter feindlicher Flagge.

Da diese Grundsätze nicht nur für die Signaturmächte, sondern für die große Reihe von Staaten verbindlich sind, welche in der Folge der Seerechts-Declaration beitraten, und da dieselben auch von Spanien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, welche mit Rücksicht auf die Regel 1 (Abschaffung der Caperei) den Beitritt zur Declaration selbst abgelehnt hatten, sowie von vielen anderen außereuropäischen Staaten, welche eine förmliche generelle Beitritts-Erklärung nicht abgegeben haben, in einer Zahl von Verträgen als maßgebend für die contrahirenden Theile anerkannt worden sind, so stellen sie das für die seekriegsrechtliche Praxis fast allgemein, in Gemäßheit ausdrücklicher Annahme, geltende Recht dar.[1])

§ 43.

Besondere Arten des maritimen Handelsverkehrs der Neutralen.

I. Der freie Seehandelsverkehr der Nationen mit einander ist in Friedenszeiten insofern einer Beschränkung unterworfen, als das Recht zur Küstenfrachtfahrt vielfach ausschließlich den nationalen Schiffen vorbehalten ist (s. § 5 X).

Aehnliche Einschränkungen waren von europäischen Staaten festgesetzt worden bezüglich des Handels zwischen dem Mutterlande und überseeischen Colonieen.

Es fragt sich nun und ist der Gegenstand vielfacher diplomatischer und wissenschaftlicher Erörterungen gewesen, ob in dem Fall, daß während

---

[1]) Dem entsprechend erklärte Rußland in dem Ukas vom 24. Mai 1877, betreffend die Regeln der Kriegführung (Staatsarchiv Bd. 32 Nr. 6453), die Regeln als anwendbar auf alle Mächte „sans en excepter les États-Unis de l'Amérique du Nord et l'Espagne, qui jusqu'à présent n'ont pas adhéré à cette déclaration (de Paris)“.

eines Krieges beziehungsweise für die Dauer desselben ein kriegführender Staat, auf diese Vorbehalte verzichtend, den Neutralen allgemein oder den Schiffen der einen oder anderen neutralen Nation jene Arten des Handelsverkehrs freigiebt, der andere kriegführende Theil solchem Handelsverkehr als einem unerlaubten entgegentreten darf?

Die britische Praxis hat zuerst im Jahre 1756 den Grundsatz von der Unzulässigkeit eines solchen Handelsbetriebs verkündet, als während des damaligen Krieges mit Frankreich letzteres der neutralen holländischen Flagge den sonst französischen Schiffen vorbehaltenen Handelsverkehr mit den französischen Colonieen freigab (Regel von 1756).

Dem entgegen proclamirte die russische Declaration von 1780, betreffend die Grundsätze der bewaffneten Neutralität, unter Nr. 1 den Satz: „que tous les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre."

Die Resultate der Erörterungen über die Frage in Erwägung ziehend, kommt Phillimore[1]) zu folgendem Resultat: Der Küstenhandel einer Nation in seiner stricten Bedeutung trage einen so exclusiv nationalen Charakter, daß Neutrale niemals für befugt erachtet werden können, ihn während eines Krieges zu betreiben, ohne sich der Gefahr der Confiscation auszusetzen; die englische Praxis hätte unrichtiger Weise diesen Satz auf solche Fälle ausgedehnt, wo Neutrale zwischen Häfen des Feindes mit einer im neutralen Land aufgenommenen Ladung Handel betrieben hatten. Ferner habe er zu seiner Genugthuung ersehen, daß der Betrieb des Colonialhandels zwischen dem Mutterlande und einer Colonie durch Fremde, soweit er diesen nur im Kriege freigegeben war, in den meisten Urtheilen ebenfalls für unstatthaft erklärt und dem entsprechend geahndet worden sei; mißbräuchlich dagegen erscheine die englischerseits erfolgte Ausdehnung dieses Princips (rule of 1756) auf jeden Verkehr der Neutralen zwischen der Colonie und einem neutralen Platz.

Bluntschli[2]) tritt der Berechtigung auch der von Phillimore aufrecht erhaltenen Beschränkungen entgegen, wobei er freilich die Interessen der Kriegführenden denen des Handels unterordnet und ferner von der nicht

---

[1]) III. §§ 220 ff.

[2]) §§ 799 und 800. S. auch Wheaton, El. II. S. 169, Cauchy, II. S. 216 ff., Wheaton, Histoire I. S. 273 ff. (aus Hübner), Geßner a. a. O. S. 283 ff., Hautefeuille, D. e. d. II. S. 288, 289, Calvo, II. § 1099 (S. 440), v. Kaltenborn, II. S. 426, 427.

zutreffenden Auffassung geleitet wird, daß der Vorbehalt der Cabotage überhaupt mit den neueren Anschauungen über die Freiheit des internationalen Schifffahrtsverkehrs nicht im Einklang stehe; er übersieht hierbei, daß auch noch die große Mehrzahl der neuesten Handels- und Schifffahrtsverträge diesen Vorbehalt ausspricht. (S. § 5 X., insbesondere die Anmerkung daselbst.)

Dagegen hebt Heffter[1]) hervor: „Beide Maßregeln (Confiscation beim Küsten- sowohl wie beim Colonialhandel) lassen sich jedenfalls nur als Consequenzen der strengen Regel des Seekrieges rechtfertigen, welche auch das Privateigenthum, vornehmlich aber den Handel der feindlichen Unterthanen, als Gegenstand seines Angriffs festhält, so daß also ein Neutraler, der sich hierbei des Feindes annimmt und gleichsam sein Stellvertreter wird, demselben eine Kriegshülfe zu gewähren scheint. Deswegen ist wohl die den Neutralen allerdings unvortheilhafte Praxis durch keinen allgemeinen Widerspruch von Seiten der Seemächte angefochten worden. Mit der Pariser Declaration von 1856 erscheint sie jedoch nicht mehr vereinbar."

II. Dem können wir nur beitreten. Im Uebrigen muß unseres Dafürhaltens, soweit der Grundsatz der Pariser Declaration: „die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare mit Ausnahme der Kriegscontrebande" etwa nicht bindendes Recht ist, in jedem Specialfall geprüft werden, ob die Ladung feindlich beziehungsweise ganz oder zum Theil Kriegscontrebande ist, und davon die Entscheidung über die Confiscation abhängig gemacht werden. Daß bei dem in Rede stehenden Seehandelsverkehr eine starke Vermuthung für den feindlichen Charakter der Ladung spricht, liegt auf der Hand; nicht gerechtfertigt aber erscheint es, diese Annahme als eine praesumtio juris et de jure hinzustellen.

§ 44.

Hülfeleistung seitens Neutraler.

Aus dem Grundsatz, daß die volle Neutralität jede Begünstigung des einen oder des anderen kriegführenden Theils ausschließt, ergeben sich auch für das Verhältniß des Seekrieges eine Reihe wichtiger Consequenzen.

I. Der neutrale Staat soll seinen Angehörigen nicht gestatten, in

[1]) § 165.

den Militärdienst einer kriegführenden Macht zu treten, und namentlich in seinem Gebiet keine Werbungen dulden. [1])

Zum Kriegsdienst in diesem Sinne ist auch der Lootsendienst an Bord der zu kriegerischen Operationen dienenden Schiffe zu rechnen, soweit es sich nicht um Lootsendienste beim Einlaufen in neutrale Häfen oder bei dem Verlassen von solchen handelt, und es ist die Pflicht der neutralen Regierungen, einer solchen Leistung von Kriegshülfe kräftigst entgegenzutreten. Dieser Pflicht eingedenk verbot unmittelbar nach Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich im Jahre 1870 der Gouverneur von Helgoland den helgoländer Lootsen die Dienstleistung für fremde Kriegsschiffe bei Strafe der Ausstoßung aus der Lootsengilde, und unterm 6. August erließ das britische Handelsamt ein allgemeines Verbot dahin: „Britische Lootsen dürfen keine Kriegsschiffe irgend einer der kriegführenden Mächte führen, als nur in britischen Gewässern innerhalb drei Meilen von der Küste, noch dürfen sie mehr thun, als solche Schiffe nach oder aus britischen Häfen oder Ankerplätzen lootsen, wenn sie zur Zeit in keiner feindlichen Action begriffen sind. Kriegsschiffe in Noth jedoch dürfen stets aus unmittelbarer Gefahr gelootst werden." Dänische Lootsen leisteten damals der französischen Flotte in der Ostsee die werthvollsten Dienste.

Soweit in der Theilnahme einzelner Angehörigen neutraler Staaten an den Operationen der Land- oder Seestreitkräfte der einen oder anderen Kriegspartei eine Begünstigung nicht liegt, kann es auch nicht als eine Verletzung der Neutralitätspflichten erachtet werden, wenn eine neutrale Regierung solche erlaubt.[2])

---

[1]) Für Deutschland enthält nur § 141 des Reichsstrafgesetzbuchs eine Strafvorschrift gegen denjenigen, welcher einen Deutschen zum Militärdienste einer ausländischen Macht anwirbt oder den Werbern der letzteren zuführt; diese Vorschrift gilt aber auch für Friedenszeiten. Für Großbritannien enthält die Foreign Enlistment Act vom 9. August 1870 (33 & 34. Vict. c. 90, an Act to regulate the conduct of Her Majesty's Subjects during the existence of hostilities between foreign States with which Her Majesty is at peace) in den §§ 1 bis 7 ausführliche Verbots-, verbunden mit scharfen Strafbestimmungen. Es wird untersagt: der Eintritt in fremde Kriegsdienste gegen einen fremden Staat ohne Erlaubniß, die Verleitung, sowie die versuchte Verleitung dazu, die wissentliche Beförderung solcher Personen an Bord von Schiffen u. s. w.

[2]) Die russische Regierung verbot indeß, ohne Vorbehalt einer solchen Erlaubniß, bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 den russischen Unterthanen ganz allgemein: „als Freiwillige bei den im Kriege befind-

Nach den neueren Anschauungen wird auch kein neutraler Staat seinen Angehörigen gestatten dürfen, von einer kriegführenden Macht Caperbriefe anzunehmen.[1]) (S. hierüber § 34 VII.)

II. Jede Communication Neutraler mit den Befehlshabern von Land- oder Seestreitkräften im Interesse der Kriegsoperationen ist unstatthaft; dazu gehört auch die Ueberbringung von Nachrichten über die Stärke oder den Aufenthalt feindlicher Seestreitkräfte, den Curs feindlicher Schiffe u. s. w. durch neutrale Kriegsfahrzeuge.

Neutrale Privatschiffe, die sich damit befassen, setzen sich der Wegnahme und Confiscation aus, welche auch schon für gerechtfertigt erachtet werden muß, wenn sie zu irgend einer Theilnahme an den Feindseligkeiten bestimmt und in Bereitschaft sind; denn sie tragen in diesem Falle den Charakter feindlicher für die kriegerische Action bestimmter Schiffe.[2]) Im Falle der Spionage muß außer der Confiscation des Fahrzeugs die Behandlung des Personals als Spione soweit für gerechtfertigt erachtet werden, als dasselbe sich wissentlich bei dieser Thätigkeit betheiligt hat. Inwieweit das der Fall ist, ist quaestio facti.

III. Ein neutraler Staat soll keiner Kriegspartei Schiffe für Kriegszwecke überlassen und nicht dulden, daß in seinen Häfen Schiffe zu dem Behuf für eine kriegführende Macht erbaut, ausgerüstet, armirt oder bemannt werden, oder daß seine Angehörigen solche Schiffe einer fremden kriegführenden Macht überlassen.[3]) Die britische sowie die Vereinigte Staaten-Gesetzgebung haben dieses Princip längst durch den Erlaß entsprechender Verbotsgesetze anerkannt. Diese Gesetze bedrohen jedes Zuwiderhandeln mit Strafe beziehungsweise Confiscation.[4])

In dem zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von

---

lichen Mächten in Dienst zu treten, da solches eine Verletzung des von Seiner Majestät festgefaßten Entschlusses, bei dem Conflict zwischen Frankreich und Preußen eine strenge Neutralität zu beobachten, sein würde."

[1]) Heffter, § 148.

[2]) Bulmerincq (S. 307) erachtet in dem Fall, daß bloß eine solche Bereitschaft constatirt ist, die Confiscation nicht für gerechtfertigt, sondern nur die Sequestration bis nach dem Friedensschluß. Unseres Dafürhaltens ist hier Strenge durchaus angebracht.

[3]) S. auch Bluntschli, §§ 763 und 764.

[4]) Die britische Foreign Enlistment Act, 1870 enthält in den §§ 8 bis 13 unter dem Rubrum „Illegal Shipbuilding and Illegal Expeditions" eingehende Vorschriften.

Nordamerika am 8. Mai 1871 zu Washington abgeschlossenen Vertrage, insbesondere betreffend die Erledigung der „Alabama“-Angelegenheit durch ein Schiedsgericht, setzt Artikel VI. drei Regeln fest, welche der schiedsrichterlichen Entscheidung als rechtliche Grundlage dienen und auch in Zukunft für die contrahirenden Theile verbindlich sein sollen. Derselbe lautet: „In deciding the matters submitted to the Arbitrators they shall be governed by the following three rules, which are agreed upon by the High Contracting Parties as rules to be taken as applicable to the case, and by such principles of international law not inconsistent therewith as the Arbitrators shall determine to have been applicable to the case:

Rules.

A neutral Government is bound:

First. To use due diligence to prevent the fitting out, arming, or equipping, within its jurisdiction, of any vessel which it has reasonable ground to believe is intended to cruise or to carry on war against a Power with which it is at peace; and also to use like diligence to prevent the departure from its jurisdiction of any vessel intended to cruise or carry on war as above, such vessel having been specially adapted, in whole or in part, within such jurisdiction, to warlike use.

Secondly. Not to permit or suffer either belligerent to make use of its ports or waters as the base of naval operations against the other, or for the purpose of the renewal or augmentation of military supplies or arms, or the recruitment of men.

Thirdly. To exercise due diligence in its own ports and waters, and, as to all persons within its jurisdiction, to prevent any violation of the foregoing obligations and duties.

Her Britannic Majesty has commanded her High Commissioners and Plenipotentiaries to declare that Her Majesty's Government cannot assent to the foregoing rules as a statement of principles of international law which were in force at the time when the claims mentioned in Article I arose, but that Her Majesty's Government, in order to evince its desire of strengthening the friendly relations between the two countries and of making satisfactory provision for the future, agrees that, in deciding the questions between the two countries arising out

of those claims, the Arbitrators should assume that Her Majesty's Government had undertaken to act upon the principles set forth in these rules.

And the High Contracting Parties agree to observe these rules between themselves in future, and to bring them to the knowledge of other maritime powers and to invite them to accede to them."

In den meisten neueren Neutralitätserklärungen sind Verbote in diesem Sinne enthalten. S. in der Anlage L.

IV. Völlig unvereinbar mit dem Wesen der Neutralität ist die directe oder indirecte **Lieferung von Kriegsmaterial an die Kriegführenden seitens einer neutralen Regierung.**[1])

V. Der Gegenstand vielfacher Erörterungen und Differenzen ist die Frage gewesen, ob ein neutraler Staat als **verbunden** zu erachten sei, seinen Angehörigen zu verbieten, Lieferungen von Kriegsmaterial für die Kriegsparteien zu übernehmen, ihnen Geld vorzuschießen u. s. w.

Thatsächlich liegt unzweifelhaft eine Begünstigung vor, wenn im gegebenen Fall, d. i. namentlich bei Notarietät der Leistung derartiger Kriegshülfe, eine Inhibirung nicht erfolgt. Die Lösung der Frage vom Rechtsstandpunkt fällt dem allgemeinen Völkerrecht zu.[2])

---

[1]) Diesem Princip entsprechend verbot während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 der Präsident Grant die Lieferung von Waffen an die eine oder die andere Kriegspartei aus staatlichen Arsenalen. — Die Vereinigte Staaten-Regierung hielt aber in der Folge die damaligen Zeitverhältnisse für besonders geeignet, mit ihren Beständen an Kriegsmaterial zu räumen, und verkaufte u. a. im October 1870 in öffentlicher Auction ca. eine halbe Million (darunter 240 000 neue) Gewehre, 163 000 Carabiner nebst Riemenzeug und Munition, 35 000 Revolver mit Munition, 40 000 Cavallerie-Säbel, 20 000 Pferdezeuge, 50 Batterien Feldartillerie mit vollständiger Munition. Die Waffenausfuhr von Newyork nach französischen Häfen belief sich in der Zeit vom September bis Mitte November 1870 auf mindestens 378 000 Gewehre und Carabiner, 45 Millionen Patronen, außerdem 11 000 Kisten dergleichen, 55 Kanonen, 5 Gatling-Batterien und 2000 Pistolen. — Diese Thatsachen bedürfen keines Commentars.

[2]) Zu mannigfachen Erörterungen gab namentlich die Waffenausfuhr von England nach Frankreich während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 Anlaß. Das passive Verhalten der großbritannischen Regierung fand in England den hervorragendsten Vertheidiger in dem „Historicus" der Times (Harcourt); von anderer Seite wurde aber auch dort die staatliche Duldung der Exporte an Kriegsmaterial, insbesondere die Kohlenzufuhr an die französische Flotte, als völkerrechtswidrig verurtheilt. — Kritische Erörterungen in der deutschen Literatur finden

Im Uebrigen s. die Lehre von der Kriegscontrebande in den §§ 45 bis 47.

---

sich namentlich in der Schrift: „Die Frage der englischen Waffenausfuhr", Gotha 1871; ferner bei Geßner, „Kriegführende und neutrale Mächte", und „Großbritannien und das europäische Völkerrecht" in Nr. 6 der „Gegenwart" von 1879; sodann bei Bluntschli, §§ 765 und 766 und Anmerkung dazu, endlich bei Geffken, Anmerk. 4 zu § 148, welcher die Forderung eines Verbots der Waffenausfuhr auch für die Zukunft für ebenso aussichtslos als innerlich unhaltbar erachtet! Ueber die divergirenden Standpunkte der deutschen und britischen Regierung s. den amtlichen Depeschenwechsel in Hirth's Tagebuch, insbesondere Bd. I. Nr. 291, Bd. II. Nr. 431, 470, 472, 558, 671, 700.

Jedenfalls haben auch ohne dazu verpflichtenden Staatsvertrag einzelne Regierungen es als eine Nothwendigkeit erachtet, entsprechende Verbote zu erlassen; so die österreichische Regierung sowohl bei Ausbruch des orientalischen Krieges im Jahre 1854 als auch bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870; in der Neutralitätserklärung vom 25. Mai 1854 heißt es: „Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichischer Flagge Truppen der Kriegführenden zu transportiren oder den letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrecht oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen. Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur so viel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist. Wer gegenwärtiges Verbot übertritt, hat keinen Schutz bei eintretenden rechtmäßigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten bei der k. k. Regierung zu erwarten und auch noch eine angemessene Strafe zu gewärtigen." Entsprechend die Verordnungen vom 29. Juli 1870 und vom 11. Mai 1877, jedoch ohne die Strafandrohung. — Während des russisch-türkischen Krieges im Jahre 1877 fixirte die britische Regierung ihren Standpunkt dahin: „Her Majesty's Government had always maintained that by the law of nations, the neutral shipper of goods which may be deemed to be contraband of war commits no offence against his own sovereign, and that a neutral State is not bound to restrain or punish its subjects who seek to carry such goods across the seas to a belligerent, the only penalty for so doing being the seizure and condemnation of the goods if intercepted by the ennemy during their transport. — The existence of war inflicts sufficiently onerous burdens on neutral commerce, and Her Majesty's Government had no intention of adding to them by the imposition of restrictions on the trade of this country in excess of the recognized practice of neutral States." Staatsarchiv Bd. 33 Nr. 6536.

III. Abschnitt.

Kriegscontrebande.

Die Lehre von der Kriegscontrebande ist von tiefeingreifender Bedeutung für den maritimen Handelsverkehr der Kriegführenden sowohl wie der Neutralen. Theorie und Praxis sind in dieser Materie außerordentlich schwankend. In zahlreichen Fällen bietet schon die Erledigung der Frage, ob gewisse Objecte als Kriegscontrebande anzusehen, Schwierigkeiten, welche allerdings weniger empfindlich sind für die zur Entscheidung über die Rechtmäßigkeit von Nehmungen berufenen Prisengerichte, als für die Befehlshaber der Kreuzer, welchen die Aufgabe zugewiesen ist, dem völkerrechtswidrigen Handelsverkehr auf See entgegenzutreten und für die es sich stets um eine sofortige Beurtheilung und Entschließung über den Charakter beziehungsweise die Behandlung der von ihnen betroffenen Transporte handelt.

§ 45.

Charakteristik und Thatbestand.

I. Im weitesten Sinne versteht man unter Contrebande die verbotswidrige Ein- oder Ausfuhr von Waaren, ingleichen die Waaren selbst, welche einem bestehenden Verbot zuwider ein- oder ausgeführt werden, sei es, daß solches Verbot die Ein- oder Ausfuhr überhaupt untersagt, sei es, daß es dieselbe an die Erfüllung gewisser Bedingungen knüpft.[1])

II. Der Begriff der Contrebande für das Kriegsrecht im Besonderen muß hergeleitet werden aus den allgemeinen Grundsätzen über die Pflichten der Neutralen den Kriegführenden gegenüber und den correlativen Rechten der letzteren. Da die Bestimmung und Begrenzung dieser Rechte und Pflichten von je her der Gegenstand sehr erheblicher Meinungsverschiedenheiten gewesen ist, so hat sich die daraus hervorgegangene Rechtsunsicherheit auch auf die besondere Materie von der Kriegscontrebande übertragen.

---

[1]) Handelt es sich lediglich um zollgesetzwidrige Transporte, so pflegt man nicht von Contrebande, sondern von Defraude zu sprechen.

Die Lehre von der Kriegscontrebande gründet sich hauptsächlich auf zwei Sätze:

1) Angehörige neutraler Staaten haben sich jeder Begünstigung der Kriegführenden zu enthalten; handeln sie dem zuwider, so machen sie sich einer feindseligen Handlungsweise gegen denjenigen schuldig, dessen Interessen durch die Begünstigung verletzt werden; es ist hierbei ohne Belang, ob sie dabei einem Verbot ihrer eigenen Regierung zuwidergehandelt haben oder nicht.

2) Auf dem ganzen Kriegsgebiet, mithin also auch auf der offenen See, steht jedem Kriegführenden die Vornahme derjenigen Maßregeln zu, welche erforderlich sind, um einer solchen völkerrechtswidrigen Begünstigung entgegenzutreten. Dazu gehört insbesondere die Verhinderung der Zufuhr von Gegenständen, welche zu Kriegszwecken für den Gegner bestimmt sind.

Es hat hiernach jede kriegführende Macht die Befugniß, die Neutralen zu hindern, den Feind mit derartigen Artikeln zu versorgen, und weiter hat sich hieraus das Recht entwickelt, sie zu confisciren. Ehedem wurde auch, neben dieser Maßregel, eine Bestrafung derjenigen für zulässig erachtet, welche es unternahmen, den Feind durch Zufuhr von Kriegsmitteln zu unterstützen.

Wer die Freiheit des Handels zur Unterstützung einer Kriegspartei mißbraucht, thut das auf seine Gefahr, und der neutrale Staat hat, wenn er den Standpunkt der vollen Neutralität einnimmt, weder eine Veranlassung, noch überhaupt die Befugniß, seine Angehörigen dagegen in Schutz zu nehmen; denn er würde sich sonst selbst einer Begünstigung jener Partei, mithin eines Neutralitätsbruchs, schuldig machen.

Ob der Privatmann, indem er einer Kriegspartei Mittel für den Krieg zuführt, in der Absicht handelt, diese Partei zu begünstigen, oder ob es ihm lediglich darum zu thun ist, Geschäfte zu machen, d. h. um sein eigenes Interesse (das letztere Motiv wird in den allermeisten Fällen das leitende sein), ist der Thatsache gegenüber, daß er durch die Zufuhr dem Feind und im Besonderen dessen Kriegführung Vorschub leistet, ohne Belang. Es ist aber nicht minder ohne Einfluß auf die Behandlung solcher Transporte seitens der Kriegführenden, ob der betreffende Geschäftsmann nur *eine* Partei versorgt, oder ob er seine für die Kriegführung nutzbaren Artikel beiden Theilen zuführt, schon aus dem Grunde, weil eine *gleichmäßige* Begünstigung nicht denkbar ist; denn es kommen nicht allein die Quantitäten und die Preise, sondern in weit höherem Grade oft mannigfache andere Verhältnisse, wie namentlich der mehr oder

weniger dringende Bedarf auf Seiten der einen oder anderen Kriegspartei, die Möglichkeit einer alsbaldigen Ausgabe an die Truppen beziehungsweise anderweiter sofortiger Verwendung u. s. w. in Betracht.

III. Unter Kriegscontrebande im eigentlichen Sinne begreift man diejenigen Gegenstände, deren Zufuhr an den Feind für unstatthaft erachtet wird. Ueber den Umfang dieses Begriffs gehen die Anschauungen weit auseinander. Zu der Zeit, als das moderne Kriegsrecht sich in seinen ersten Entwickelungsstadien befand, verstand man darunter allerdings nur militärische Waffen und fertige Munition. Der Begriff ist aber bald erweitert worden, und man versteht in neuerer Zeit unter Kriegscontrebande theils solche Gegenstände, welche, sei es mittelbar, sei es unmittelbar, für den Krieg dienlich sind, d. h. Alles, was für die Kriegführung verwendbar ist, theils nur solche, die unmittelbar zu Kriegszwecken verwendet werden können; die Einschränkung auf die letzteren entspricht am meisten der heutigen Rechtsanschauung.

Zwischen verschiedenen Staaten und zwar in einer sehr großen Zahl von Verträgen ist speciell festgesetzt worden, welche Artikel als Kriegscontrebande angesehen werden sollen; unter diesen Verträgen sind aber kaum zwei, welche bezüglich dieses Gegenstands ganz gleichlautende Dispositionen enthalten. Deutschland hat seit dem Jahre 1869 mit drei amerikanischen Freistaaten Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge abgeschlossen, 1869 mit Salvador, 1870 mit Mexiko, 1875 mit Costa-Rica, und in jedem dieser Verträge ist der Umfang des Begriffs der Kriegscontrebande ein anderer, die Specificirung eine abweichende.

Schon hieraus folgt, daß eine allgemein maßgebende Definition des Begriffs Kriegscontrebande nicht aufgestellt werden kann, daß es vielmehr in jedem einzelnen Fall, in welchem es sich nicht etwa um Artikel handelt, die von allen Staaten jederzeit als solche angesehen worden sind, einer Prüfung und Entscheidung bedarf, bei welcher zu Grunde zu legen sind:

a. die etwa bestehenden Verträge, Gesetze, Reglements ꝛc.;

b. das Princip, daß durch den neutralen Handelsverkehr dem Gegner Kriegshülfe nicht geleistet werden darf;

c. die Norm, daß Artikel, welche für den Kriegsgebrauch des Gegners bestimmt und unmittelbar dazu verwendbar sind, stets als Kriegscontrebande zu betrachten sind.

Aber auch der letztere Satz ist immer gleichmäßig von allen Staaten nur bezüglich militärischer Waffen und fertiger Munition anerkannt worden.

Solche Waffen und Munitionen, welche ein Kauffahrteischiff lediglich zum eigenen Bedarf mit sich führt, namentlich also zur Vertheidigung gegen Seeräuber, zur Jagd, Geschütze und Munitionen zur Abgabe von Signalen oder Saluten ꝛc., gehören nicht zur Kriegscontrebande;[1]) denn sie sind eben nicht für den Feind bestimmt.

Im Uebrigen weichen die bestehenden Verträge, Reglements ꝛc. namentlich insofern von einander ab, als sie, wie bereits hervorgehoben, entweder nur solche Artikel als Kriegscontrebande erklären, welche unmittelbar zu Kriegszwecken verwendet werden können, wie es z. B. im preußischen Prisen-Reglement der Fall ist, oder auch solche Artikel darunter fassen, welche mittelbar dazu dienlich sein können. So ist nach dem preußischen Prisen-Reglement „Schießpulver" Kriegscontrebande, „Schwefel" und „Salpeter" nicht; in dem Vertrage mit Mexiko von 1869 sind dagegen alle Gegenstände, welche zum Kriegsgebrauch dienen können, als Kriegscontrebande bezeichnet, speciell auch „Schwefel" und „Salpeter"; in dem Vertrage mit Costa-Rica von 1875 wiederum „Pulver" und „Salpeter", aber nicht „Schwefel". In dem Vertrage mit Mexiko sind „Pferde" als Kriegscontrebande genannt, während sowohl das preußische Landrecht (II. 8. §§ 2034 ff.) wie das preußische Prisen-Reglement (§ 8) sie nicht als solche angesehen wissen wollen.

Für die Praxis jeder einzelnen Kriegsmacht sind nun in erster Linie maßgebend die mit den betreffenden neutralen Staaten abgeschlossenen Verträge, in zweiter Linie seine eigenen Gesetze und Reglements, und wenn weder die einen noch die andern einen Anhalt bieten, wird die Entscheidung unter Beachtung der unter b. und c. aufgestellten Sätze zu treffen sein.

IV. Namentlich bei folgenden Artikeln haben, in Ansehung ihrer Eigenschaft als Kriegscontrebande, theils in der Wissenschaft, theils in der Praxis, auseinandergehende Meinungen Platz gegriffen.

1) Materialien, welche zu Kriegsbedürfnissen verarbeitet werden können. In der Regel hat man solche als Kriegscontrebande angesehen, wenn anzunehmen war, daß sie für Kriegszwecke verwendet werden sollten; englische und amerikanische Prisengerichte haben freilich auch ohne die Zulässigkeit einer solchen Annahme condemnirt. Das preußische Landrecht (II. 8. §§ 2034 und 2036) unterscheidet und führt Tauwerk, Segeltuch, Hanf, Pech ꝛc. unter den erlaubten Artikeln auf, Salpeter und Schwefel dagegen rechnet es zu den verbotenen.

---

[1]) Preuß. Landrecht II. 8. § 2035 und zahlreiche Conventionen.

Die neuerdings aufgestellte Regel,[1]) daß bei dieser sogenannten relativen Kriegscontrebande, d. h. der Zufuhr von Gegenständen, welche auch dem friedlichen Gebrauch dienen können, jederzeit die Vermuthung für solchen Gebrauch und gegen die Annahme von Contrebande sei, muß namentlich für den Fall bedenklich erscheinen, daß auf Seiten desselben Neutralen und bei entsprechenden Artikeln schon Präcedenzfälle vorliegen, in welchen der Thatbestand der Kriegscontrebande hinreichend klar war. Bei der Zufuhr von Schießpulver, welches ja auch für den friedlichen Gebrauch dienen kann, und ähnlichen Artikeln dürfte wohl die Vermuthung stets, wenn es sich überhaupt um eine bedeutende Quantität handelt, für Kriegscontrebande sprechen.

2) Pferde werden, nach dem Vorgang der französischen Marine-Ordonnanz von 1681 (chevaux et équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis), meistens als Contrebande bezeichnet und angesehen.

3) Dampfmaschinen für Kriegsschiffe, ebenso Theile derselben. Die Praxis hat sie mit Recht als Kriegscontrebande angesehen.

4) Kohlen. Im Jahre 1854 gab der erste Lord der englischen Admiralität im Parlament eine Erklärung in dem Sinne ab, daß Kohlen, welche für Kriegszwecke bestimmt sind, als Kriegscontrebande anzusehen seien. Im Jahre 1859 erklärten dagegen Frankreich und Italien, Kohlen nicht als solche betrachten zu wollen. Wiederum verbot während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 die englische Regierung die Zufuhr von Kohlen an die zum Zweck feindlicher Unternehmungen in der Nordsee stationirten französischen Kriegsschiffe von englischen Häfen aus. Unseres Dafürhaltens ist lediglich entscheidend, ob die Kohlen für Kriegszwecke des Gegners bestimmt sind; ist das der Fall, so ist auch ihre Wegnahme gerechtfertigt.[2])

5) Lebensmittel. Mit Recht erklärte die englische und französische Praxis sie für Contrebande, soweit nach den Umständen angenommen werden mußte, daß sie für des Feindes Kriegsmacht bestimmt waren. Namentlich wurde während des Krieges zwischen England und Frankreich

---

[1]) S. namentlich Bluntschli, § 805.

[2]) S. jedoch Geßner, D. d. N. S. 93 und weiter über die relative Kriegscontrebande das. 108 bis 110. — Phillimore (III. § 266) erklärt: „It is clear that coal may in the particular case, regard being had to its quantity and destination, become liable to seizure.“

im Jahre 1793 von beiden Theilen festgesetzt, daß neutrale Schiffe mit Proviant und der Bestimmung nach einem feindlichen Hafen der Confiscation unterliegen sollten; englischereits wurde zur Begründung hervorgehoben: man nöthige den Feind, indem man ihm derartige Zufuhren entziehe, zum baldigen Friedensschluß.[1]) Bluntschli versucht es darzulegen, daß eine solche Praxis der guten Sitte zuwider sei;[2]) jedoch erscheint seine Begründung nicht überzeugend, und wenn er sogar erklärt: auch das eigene Bedürfniß rechtfertige nicht die Wegnahme der von Neutralen dem Gegner zugehenden Lebensmittel seitens der bedürftigen Kriegspartei, so muß dem durchaus widersprochen werden; der Offizier, welcher in einem solchen Falle zum Nachtheil seiner eigenen Truppen die Wegnahme unterließe, würde sich sicherlich schwer verantwortlich machen. (S. auch § 46 III.)

6) Baares Geld ist dann und wann vertragsmäßig als Contrebande bezeichnet worden, z. B. in einigen Verträgen zwischen England und Schweden. Diese Specialabmachung kann nur als der Ausdruck der zutreffenden Regel angesehen werden. Geld, welches für eine Kriegsmacht bestimmt ist, ist unbedingt als Kriegscontrebande zu erachten; dasselbe muß hinsichtlich geldwerther Papiere gelten.[3])

7) Schiffe, welche zu Kriegszwecken irgend welcher Art gebaut oder ausgerüstet beziehungsweise ohne solche Einrichtungen dazu bestimmt sind; ob das eine oder das andere der Fall ist, muß nach den Umständen des Einzelfalls beurtheilt werden.[4]) In einzelnen Verträgen

---

[1]) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika erhob energischen Widerspruch; s. Kent, I. S. 138 ff.

[2]) § 807; s. auch bei Steck, S. 152 ff.

[3]) Phillimore, III. § 274. Oppenheim (S. 260, 261) meint: Geld, als Waare zugeführt, wäre, trotz mannigfacher Behauptungen und Auslegungen für das Gegentheil, nicht als Kriegscontrebande, sondern eher direct als Subsidie, als Feindesgut, zu behandeln. — Wenn Geffken (Anmerkung bei Heffter § 160) erklärt: „Lebensmittel und Geld rechnet jetzt Niemand mehr zur möglichen Contrebande, sofern sie nicht einer feindlichen Flotte zugeführt werden", so ist diese Behauptung in keiner Weise zutreffend, in Betreff der Lebensmittel schon aus dem Grunde nicht, weil wenn solche für die feindliche Landmacht bestimmt sind, der Fall doch füglich nicht anders liegt, als wenn sie zur Verproviantirung der Flotte dienen sollen.

[4]) Im Jahre 1800 während des Krieges zwischen England und Spanien nahmen britische Kreuzer das Vereinigte Staaten-Schiff „Brutus" weg. Dasselbe war für 14 Kanonen eingerichtet, obwohl es deren nur zwei, angeblich zum Schutz gegen die französischen Seeräuber, an Bord hatte; der Bestimmungsort war der

sind solche Schiffe ausdrücklich als Kriegscontrebande-Artikel aufgeführt.[1]) (S. auch § 44 III.)

V. Für die Beurtheilung der Frage, ob ein Fall der Kriegscontrebande vorliegt, ist neben dem Charakter des Objects dessen Bestimmung maßgebend; um die letztere zu ermitteln, wird in erster Linie der aus den Schiffspapieren sich ergebende Bestimmungsort in Betracht kommen. Erscheint aber der Verdacht der Kriegscontrebande angezeigt, so wird, auch bei Angabe eines unverfänglichen Bestimmungsorts in den Schiffspapieren, diese Angabe keineswegs für geeignet erachtet werden dürfen, solchen Verdacht ohne Weiteres zu beseitigen, und am allerwenigsten, wenn dazu noch etwa der Curs des betreffenden Schiffs ein anderer ist, als er nach dem Inhalt der Ladungspapiere, insbesondere der Connossemente, sein müßte.[2])

Der Bestimmungsort ist aber auch insofern nicht absolut maßgebend, als in dem Fall, daß ein Schiff mit Waaren, welche an und für sich den Charakter der Kriegscontrebande tragen, von einem neutralen Hafen nach einem anderen bestimmt ist, daraus noch nicht unbedingt die unverfängliche Bestimmung der Ladung folgt, wie Twiß[3]) das als eine praesumtio juris et de jure aufstellt. Mit Recht bemerkt Geßner[4]) dazu: „Bei

---

feindliche Hafen von Havannah, und die Instruction des Capitäns ging dahin: daß er das Schiff nach seinem Ermessen am Bestimmungsort verkaufen oder befrachten könne, daß aber die Eigenthümer den Verkauf vorzögen, weil das Schiff weder gebaut noch eingerichtet sei, Waaren an Bord zu nehmen. Das Schiff wurde zweifellos mit Recht condemnirt.

[1]) Ohne ersichtlichen Grund werden Kriegs- oder Transportschiffe, die für eine Kriegspartei bestimmt sind, von einigen Publicisten, wie Heffter (§ 161a) und Geßner (a. a. S. 111) als uneigentliche Kriegscontrebande bezeichnet. Wir meinen, daß dieselben recht eigentlich als Contrebande zu erachten seien.

[2]) „Nothing is more common than for those who contemplate a breach of blockade, or the carriage of contraband, to disguise their purpose by a simulated destination, and by deceptive papers.“ Bescheid des englischen Foreign Office an den Eigenthümer des „Peterhoff“, den Handel mit Matamoras betreffend, vom 3. April 1863. Staatsarchiv. 9. Nr. 1932. S. auch die amerikanische Note vom 12. Mai 1863 das. Nr. 1936.

[3]) In der Abhandlung: „The doctrine of continous voyages as applied to contraband of war and blockade contrasted with „the declaration of Paris of 1856“ (Law Magazine and Review, nov. 1877).

[4]) In dem Artikel: „Zur Theorie von der Einheit der Reise in Bezug auf die Kriegscontrebande und das Blockaderecht“ in der Beilage zur Augsb. Allg. Ztg. 1877 Nr. 340 und 341, und derselbe „zur Reform des Kriegs-Seerechts“ S. 32,

der Zuführung der Kriegscontrebande ist es juristisch unwesentlich, ob diese direct oder auf Umwegen erfolgt, insofern nur die feindliche Bestimmung feststeht. Der rechtliche Unterschied ist nur der, daß, wenn sich die Kriegscontrebande auf der Reise nach einem neutralen Hafen befindet, die rechtliche Präsumtion für ihre neutrale Bestimmung ist. Diese Präsumtion ist aber nicht, wie Twiß annimmt, eine praesumtio juris et de jure, welche überhaupt keinen Gegenbeweis zuläßt, sondern lediglich eine praesumtio juris, welche einen ganz stricten Gegenbeweis erfordert. Geht also die feindliche Bestimmung aus den Schiffspapieren hervor, oder ergiebt sich, daß diese gefälscht sind, und kann diese Bestimmung anderweitig vollständig bewiesen werden, so muß auch die Kriegscontrebande condemnirt werden. — Und wie würde auch die entgegengesetzte Ansicht, nach welcher es auch den Neutralen gestattet sein müßte, die in einem neutralen Hafen etwa befindliche feindliche Kriegsflotte mit Kriegscontrebande zu versehen, mit dem gesunden Menschenverstand vereinbar sein?" Ist kein Destinationsort ersichtlich, so wird, unter Würdigung der Verhältnisse, namentlich durch besonders sorgfältige Prüfung der sämmtlichen Ladungspapiere, zu ermitteln sein, ob der Verdacht der Bestimmung für den Feind als hinreichend begründet zu erachten.

VI. Eine Verletzung der Neutralitätspflichten liegt vor, sobald das Unternehmen, dem Feind unmittelbar oder mittelbar Contrebande zuzuführen, dargethan ist. Ein solches Unternehmen liegt aber vor, sobald ein Schiff mit dem rechtswidrigen Transport den Abladungsplatz verlassen hat. [1])

§ 46.

Rechtsfolgen.

I. Liegt der Thatbestand der Kriegscontrebande vor, so sind im Betretungsfall die Folgen: Wegnahme und Confiscation des Objects beziehungsweise auch des Transportmittels und, nach particulärer Praxis, auch der an Bord desselben Schiffs befindlichen unverfänglichen Waaren.

II. Die Berechtigung zur Confiscation der Kriegscontrebande-Artikel, im vorigen Jahrhundert vielfach negirt und auch von neueren

---

ferner in seinem D. d. N. S. 137. — S. auch Bluntschli, § 813. — Die Erklärung Geffkens bei Heffter zu § 161a, daß es auf der Fahrt zwischen zwei neutralen Häfen keine Contrebande geben könne, trifft nicht zu.

[1]) Maclachlan, S. 527; Geffken, Anm. bei Heffter § 161.

Publicisten in Frage gestellt, muß für das heutige positive Recht als anerkannt gelten; die Einschränkung in den Sätzen 2 und 3 der Pariser Seerechts-Declaration von 1856 kann darüber keinen Zweifel lassen.

Die Confiscation erfolgt entweder gegen Ersatz oder ohne solchen und zwar gegen Ersatz:

a. soweit solches durch Vertrag vereinbart ist;

b. nach particulärer Praxis, wenn angenommen wurde, daß der neutrale Eigenthümer der Contrebande-Artikel keine Kenntniß von deren Bestimmung für den Feind hatte.

Für den Fall, daß das Schiff die Reise vor Ausbruch des Krieges angetreten hatte und nach Ausbruch desselben mit Contrebande an Bord betroffen wird, dürfte ebenfalls die Wegnahme der letzteren gegen volle Entschädigung gerechtfertigt erscheinen, wenn nicht der Kriegführende es vorzieht, das Schiff nach einem neutralen Platz zu verweisen; leistet dasselbe solcher Weisung keine Folge, sondern setzt es die ursprüngliche Reise fort, so hat es Aufbringung und Confiscation ohne Ersatz zu gewärtigen.[1])

III. Zur Begründung der Wegnahme von Artikeln, welche möglicherweise zu Kriegszwecken verwendet werden können, ohne dafür bestimmt zu sein, namentlich von Lebensmitteln, gegen Ersatz, hat man sich mit der Unterstellung eines Vorkaufsrechts zu helfen gesucht. Eine solche willkürliche Ausdehnung der Rechte der Kriegführenden gegen Neutrale muß aber als unstatthaft zurückgewiesen werden.[2])

Nur für den Fall der nothwendigen Selbsterhaltung wird die Befugniß der Kriegführenden anzuerkennen sein, gegen vollen Ersatz sich neutrale Waaren, namentlich Lebensmittel, welche für des Feindes Land, wenn auch nicht evident für die feindliche Kriegsmacht, bestimmt sind, anzueignen.[3]) Das ist aber kein Vorkaufsrecht, sondern ein Ausfluß des Rechts der Selbsthülfe im Nothstand, analog dem jus angariae (s. oben § 41).

---

[1]) S. über diese Frage auch Hautefeuille, D. e. d. IV. S. 275, Jouffroy, S. 311 ff., Geßner, D. d. N. S. 345.

[2]) Phillimore (III. § 269) constatirt, daß nach der britischen Praxis bei Ausübung eines solchen Vorkaufsrechts der volle Werth der betreffenden Artikel mit 10 pCt. Zuschlag, als Gewinn, Entschädigung für die Fracht und die Kosten der Anhaltung, gezahlt zu werden pflegt. — S. auch Bulmerincq, S. 13. — Dagegen sprechen sich namentlich eines Weiteren aus Ortolan, II. S. 222 ff., Geßner, a. a. O. S. 150 ff., Heffter, § 161.

[3]) Geßner, a. a. O. S. 154, 155.

Auf dem Landgebiet der Kriegführenden sind Bedenken gegen ein derartiges Eingreifen in den Handelsverkehr der Neutralen nach Maßgabe des Bedürfnisses der Kriegführung niemals anerkannt worden. Jede Kriegspartei hat nach dieser Richtung hin auf ihrem eigenen und auf dem von ihr occupirten feindlichen Gebiet freie Hand. Grundsätzlich bleiben allerdings die privatrechtlichen Beziehungen zwischen Angehörigen der kriegführenden Staaten und Neutralen unberührt; die Politik der Kriegsmaßregeln erheischt aber in vielen Fällen Modificationen, und jedem kriegführenden Theil muß die in der Natur der Verhältnisse liegende Befugniß eingeräumt werden, auf dem von ihm innegehabten Kriegsterrain den Handel zu verbieten (Ausfuhrverbote!) und einzuschränken, ja sich nutzbar zu machen, soweit das Interesse der Kriegführung solches erfordert; die obligatorische Kraft der von seinen Staatsangehörigen mit Neutralen, ebenso wie mit feindlichen Unterthanen, geschlossenen Verträge kann nicht mit Fug dagegen geltend gemacht werden; eine ganz andere Frage ist die über die Schadloshaltung der in ihren Interessen geschädigten Neutralen. Wenn daher die französische Regierung durch ein Gesetz vom 3. September 1870 sich die Ermächtigung ertheilen ließ, während der Dauer des Krieges die Kriegswaffen und Munitionen, welche in Frankreich für Rechnung des Auslands fabricirt waren und fabricirt werden würden, sich gegen Zahlung der vertragsmäßig festgesetzten Preise anzueignen, so war diese Maßregel vom Standpunkt des Kriegsrechts aus wohl gerechtfertigt.[1])

In einzelnen Verträgen ist übrigens ein Vorkaufsrecht ausdrücklich stipulirt[2]) und, soweit das nicht der Fall ist, die Geltendmachung eines solchen vielleicht nicht selten dem neutralen Eigenthümer erwünscht.

---

[1]) Zu erwähnen ist hier auch Artikel 38 der britischen Act for regulating naval prize of war vom 23. Juni 1864 (27 and 28 Vict. cap. 25): „Where a ship of a foreign nation passing the seas laden with naval or victualling stores intended to be carried to a port of an enemy of Her Majesty is taken and brought into a port of the United Kingdom, and the purchase for the service of Her Majesty of the stores on board the ship appears to the Lords of the Admiralty expedient without the condemnation thereof in a Prize Court, in that case the Lords of the Admiralty may purchase, on the account or for the service of Her Majesty, all or any of the stores on board the ship; and the Commissioners of Customs may permit the stores purchased to be entered and landed within any port.“

[2]) Z. B. in Art. 2 des Vertrages zwischen Großbritannien und Schweden vom 25. Juli 1803.

IV. Was die Frage anbetrifft, ob sich die Confiscation auch auf denjenigen Theil der Schiffsladung zu erstrecken hat, welcher nicht Contrebande ist, so gehen die Anschauungen und Festsetzungen darüber auseinander. Ortolan[1]) constatirt, daß die Confiscation der gesammten Ladung in folgenden Fällen für gerechtfertigt erachtet werde:

1) wenn die Contrebande mindestens drei Viertel des Werths derselben beträgt;

2) wenn auch die unverfängliche Ladung dem Eigenthümer der Contrebande gehört;

3) wenn falsche Schiffspapiere oder Declarationen concurriren;

4) wenn in Gemäßheit eines Staatsvertrags der Eigenthümer verpflichtet ist, sich der Zufuhr von Contrebande zu enthalten.

Gegen die desfallsige Praxis sind aber schwere Bedenken erhoben worden. Ortolan selbst, indem er von dem Princip der Freiheit des Handels ausgeht, erachtet sowohl die Confiscation des unverfänglichen Theils der Ladung wie diejenige des Schiffs als dem Wesen des internationalen Rechts nicht entsprechend,[2]) und führt aus, wie eine solche Confiscation lediglich den Charakter einer im Kriegsrecht nicht begründeten Strafe habe. Phillimore[3]) dagegen trägt kein Bedenken, indem er die Consequenzen als eine Strafe für die Contrebande hinstellt, bezüglich des unverfänglichen Theils der Ladung zu erklären: „it is to be observed that the penalty of contraband extends to all the property of the same owner involved in the same unlawfull transaction. And therefore, if the same owner possess articles which are and which are not contraband, all will be alike condemned. To escape from the contagion of contraband the innocent articles must be the property of a different owner.“[4])

Durch Verträge und Reglements ist vielfach das Recht zur Confiscation auf denjenigen Theil der Ladung eines Schiffs beschränkt worden, welcher den Charakter der Contrebande trägt. Das preußische Prisen-Reglement (§ 7 Nr. 2) erklärt die Schiffe, deren Ladung aus Kriegscontrebande besteht, nebst derselben als gute Prise, aber mit der Einschränkung, daß, wenn nur ein Theil der Ladung aus Kriegscontrebande besteht, der Schiffer befugt sein soll, diesen Theil auf der Stelle oder im nächsten Hafen zu löschen, in welchem Falle er der Aufbringung entgehen

---

1) II. S. 197 ff. — 2) II. S. 198 ff. — 3) III. § 277.

4) Diese Auffassung ist überhaupt in England die maßgebende.

soll und die Reise mit dem übrigen Theil der Ladung ungestört fortsetzen darf. — Die praktische Ausführung der Löschung auf See oder im nächsten Hafen wird aber wohl in vielen Fällen auf nicht zu überwindende Schwierigkeiten stoßen und stets für den einen oder den andern Theil oder für beide Theile Unzuträglichkeiten mit sich bringen.

Es liegt aber nach unserer Auffassung ein Rechtsgrund für die Condemnirung des unverfänglichen Theils der Ladung nicht vor, wenn auch deren Aufbringung gleichzeitig mit derjenigen der Contrebande-Artikel beziehungsweise des Schiffs in vielen Fällen nicht zu umgehen sein wird; selbstredend präjudicirt eine solche Aufbringung in keiner Weise der späteren Freigabe.

Auch wenn man den Eigenthümer der unverfänglichen Ladung, welcher zugleich Eigenthümer der Contrebande-Artikel ist, gewissermaßen als Feind und sein Eigenthum als feindliches ansehen will, würde doch, soweit die Grundsätze der Pariser Declaration von 1856 gelten, der unverfängliche Theil der Ladung eines neutralen Schiffs nicht der Confiscation anheimfallen, weil sie eben keine Kriegscontrebande ist, und feindliche Waare, mit alleiniger Ausnahme der letzteren, an Bord eines neutralen Schiffs der Wegnahme nicht unterliegt. Ebensowenig würde aus der Fiction, daß das neutrale Schiff, dessen Rheder oder Capitän wissentlich Contrebande befördert, wie ein feindliches anzusehen und zu behandeln sein, ein Recht auf Confiscation der an Bord befindlichen neutralen Ladungsartikel, die nicht Kriegscontrebande sind, hergeleitet werden können, weil die neutrale Waare, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, auch an Bord eines feindlichen Schiffs der Wegnahme nicht unterworfen ist.[1])

V. Auch hinsichtlich der Confiscation der Schiffe ist die Praxis keine einmüthige. Zum Theil hat man dieselben nur dann confiscirt, wenn anzunehmen war, daß der Rheder oder der Capitän Kenntniß von dem verbotswidrigen Transport hatte, was freilich bei letzterem fast stets der Fall sein wird, schon weil er die Connossemente zu zeichnen hat;[2])

---

[1]) Auch Geßner, a. a. O. S. 146 weist auf das Unjuristische der entgegenstehenden Auffassung hin und hebt hervor: „ces objets (inoffensifs) n'ont aucun rapport avec le délit de contrebande commis par le neutre."

[2]) Bulmerincq (S. 374) hebt hervor: „Nous ne croyons pas pouvoir accepter la disposition qui veut que le navire soit exempt lorsque le patron ne savait rien de la contrebande de guerre, car le patron doit faire lui-même la distribution des places dans le navire pour les marchandises à charger, et surveiller le chargement."

zum Theil hat man dem Befehlshaber des Kreuzers die Befugniß ertheilt, gegen sofortige Herausgabe der Contrebande-Artikel das Schiff freizulassen; zuweilen war auch die Praxis eine mildere, wenn es sich um Artikel handelte, deren Qualität als Kriegscontrebande nicht allgemein anerkannt war. In einer Anzahl von Verträgen hat man die Confiscation der Schiffe ausdrücklich ausgeschlossen; v. Martens[1]) erachtet dies als der gesunden Vernunft und dem natürlichen Völkerrecht entsprechend.

Die Wissentlichkeit der Beförderung von Kriegscontrebande rechtfertigt sicherlich die strengsten Repressivmaßregeln. Wer wissentlich Kriegscontrebande befördert oder befördern läßt und mithin die Unterstützung einer Kriegspartei unternimmt, begeht eine feindselige Handlung gegen die andere Partei und setzt sich selbst solcher Behandlung aus.[2]) Handelsinteressen müssen sich auf dem Kriegsgebiet den Interessen der Kriegführung unterordnen; jeder neutrale Privatmann, der wissentlich den Feind begünstigt, ist für seine Person nicht mehr neutral. Völlig ohne Belang ist es dabei, ob bloß die Absicht obgewaltet hat, durch den Transport einen kaufmännischen Gewinn zu erzielen, oder diejenige, dem Feinde Hülfe zu leisten, und mit Unrecht will Assensio[3]) diese Fälle verschieden behandelt wissen. (S. auch § 45 II.)

Auch schon als Präventivmaßregel gegen künftige Verletzungen der Neutralität erscheint mindestens die Beschlagnahme der Schiffe, deren Eigenthümer oder Capitäne, letztere als Repräsentanten der Schiffs- und Ladungsinteressenten, insbesondere also auch als Vertreter der Rhederei, die Beförderung von Kriegscontrebande als Geschäft betreiben, durchaus gerechtfertigt, und ganz zutreffend bezeichnet Oppenheim[4]) Strenge auf diesem Gebiet, weil sie zur Abkürzung der Kriege beiträgt, als eine Humanitätspflicht. Phillimore[5]) constatirt, daß nach englischer Praxis das

---

1) Caper § 24.

2) Mit Recht bezeichnet Cauchy (I. S. 57) den wissentlichen Vertrieb von Contrebande seitens Neutraler als eine Verletzung der nächstliegenden Neutralitätspflicht. Selbst Hautefeuille (D. e. d. III. S. 444, 445) hebt, unter Hinweis auf den Fall der Kriegscontrebande, hervor, wie bei einem der Nationalität nach neutralen Schiff immer noch nicht feststehe, ob dasselbe auch seinem Verhalten nach neutral sei und „s'il ne s'est pas rangé volontairement sous bannière ennemie, en s'associant aux actes de guerre susceptibles de lui faire perdre sa qualité.“ — S. auch Art. 215 des italienischen Seegesetzbuches vom 21. Juni 1865.

3) S. 52. — 4) S. 247. — 5) III. § 276.

Schiff stets condemnirt wird, wenn der Eigenthümer der Contrebande gleichzeitig Eigenthümer des Schiffs ist, und daß, wenn er nur Miteigenthümer des letzteren ist, sein Antheil condemnirt wird. Im Uebrigen ist aus seinen Ausführungen nur die Unsicherheit der Praxis hinsichtlich der Confiscation des Schiffs zu entnehmen.

Geßner[1]) hebt hervor: „Dès que le propriétaire a connaissance des marchandises qui se trouvent sur son navire, il est complice du délit; il n'est par conséquent pas moins punissable que le propriétaire de la contrebande. On ne peut donc déduire des principes généraux du droit aucune objection à la confiscation du navire, surtout pas si navire et cargaison prohibée appartiennent à deux personnes différentes; on ne pourra, en effet, opposer dans ce cas ce qu'on opposerait dans le cas contraire, que le propriétaire du navire est déjà puni par la perte de la cargaison. L'essentiel au point de vue juridique est que le propriétaire ait eu connaissance de l'emploi donné à son navire et qu'il ait, tacitement ou expressément, donné son consentement à cet emploi. Dans ce cas, la confiscation du navire en sus de la confiscation du chargement serait un procédé juridiquement et strictement conséquent. Mais le droit moderne se rapproche d'une pratique plus indulgente."

VI. Zu Erörterungen hat ferner mehrfach die Frage Anlaß gegeben, ob die Aufbringung beziehungsweise die Confiscation des Schiffs auch noch nach Beendigung der Reise, mittels welcher dem Gegner Kriegscontrebande zugeführt worden ist, statthaft sei? Der englischen Praxis gegenüber, welche in mehreren Fällen die Zulässigkeit der Confiscation anerkannt hat, vertritt die Wissenschaft den Grundsatz, daß eine Aufbringung wegen Verletzung der Neutralitätspflichten nur in delicto als berechtigt erachtet werden könne; das Delict sei aber consumirt mit Beendigung der Reise; auf der Rückreise wie überhaupt auf weiteren Reisen nach Löschung der Contrebande sei jede Inanspruchnahme des betreffenden Schiffs aus jenem illegalen Act ausgeschlossen.[2]) Diese Auf-

---

[1]) a. a. O. S. 146.

[2]) S. namentlich Wheaton, El. II. S. 165; Wildman, II. S. 218; Jacobsen, S. 422, 423; Heffter, § 161; Hautefeuille, D. d. N. III. S. 222 ff.; Ortolan, II. S. 201 ff.; Bluntschli, § 809; Calvo, II. § 1117; Geßner, a. a. O. S. 140; Maclachlan, S. 527.

fassung ist auch neuerdings in dem „Luxor"-Fall, der entgegengesetzten Entscheidung des peruanischen Prisengerichts gegenüber, von der deutschen Reichsregierung zur Geltung gebracht worden.

§ 47.

Uneigentliche Kriegscontrebande.

I. Die neuere Praxis hat den Begriff der Kriegscontrebande ausgedehnt auf gewisse Transporte der Neutralen, denen eine Beförderung oder Unterstützung der Absichten und Zwecke eines Kriegführenden wider den anderen unverkennbar zu Grunde liegt.[1]) Man bezeichnet dieselben als uneigentliche Kriegscontrebande (contrebande par accident). Vorzüglich kommen folgende Fälle in Betracht:

1) Zufuhr von Mannschaften für den Land- oder Seekrieg. Es handelt sich hierbei nicht um Personen, die erst bei der feindlichen Armee oder Flotte eintreten wollen, sondern um wirkliche Angehörige der bewaffneten Macht, also um active Militärpersonen im eigentlichen Sinne, bereits ausgehobene Rekruten und Wehrpflichtige.

Das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten enthält bereits die Sätze: „Land- oder Seeofficiere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden. — Von dem Schiffsvolk darf höchstens nur der dritte Theil zu einer der kriegführenden Nationen gehören."[2])

Ortolan[3]) hebt zutreffend hervor, wie ein solcher Transport weit gravirender sei, als die bloße Zufuhr verbotener Waaren, weil hier das feindselige Verhalten unverkennbar sei; das neutrale Schiff leiste hier dem feindlichen Staat directe Dienste und verliere dadurch ganz seinen neutralen Charakter; der Kriegführende habe das Recht, es ganz wie ein feindliches zu behandeln. — Indessen kann eine solche Behandlung nur für gerechtfertigt erachtet werden, wenn der neutrale Rheder oder Schiffer Kenntniß von der Qualität der betreffenden Passagiere hatte; eine starke Vermuthung dürfte aber freilich in den meisten Fällen für diese Kenntniß sprechen. (S. unter II.)

3) Freiwillige Beförderung von Depeschen an oder für einen Kriegführenden, mit Ausnahme solcher, die eine hinsichtlich der Kriegsver-

---

[1]) Heffter, § 161a. — [2]) II. 8. §§ 2037 und 2038. — [3]) II. S. 234.

hältnisse unverfängliche Bestimmung haben.[1]) Zutreffend hebt Phillimore[2]) hervor: „The mischievous consequences of such a service cannot be estimated and extent far beyond the effect of any contraband that can be conveyed, for it is manifest that by the carriage of such despatches the most important operations of a Belligerent may be forwarded or obstructed. — In general cases of contraband, the quantity of the article carried may be a material circumstance, but the smallest despatch may suffice to turn the fortunes of war in favour of a particular Belligerent.“

Unerheblich ist es, ob die Depeschen, welche die Kriegführung betreffen, in einem feindlichen Hafen an Bord genommen sind oder an einem neutralen Platz. Ingleichen ist nicht der Bestimmungsort des Schiffs entscheidend, sondern die schließliche Bestimmung der Depesche.[3])

3) Agenten der Kriegführenden, wenn ihre Bestimmung auf Beförderung der Kriegszwecke und Beschaffung von Kriegsmitteln gerichtet ist.

Von besonderem Interesse ist in dieser Hinsicht die sog. Trentaffaire.[4]) Am 7. November 1861 schifften sich die Commissäre der im Aufstand befindlichen Südstaaten der nordamerikanischen Union, Mason, Slidell, Eustis und Mac Farland in Havannah auf dem englischen Postdampfer „Trent" ein; ihre Bestimmung war, via St. Thomas nach Europa zu fahren und dort für die Südstaaten Unterstützung zu suchen und Bündnisse zu schließen. Der Capitän des „Trent" sowohl wie die Rheder hatten von dieser Mission Kenntniß. Der Commandant des Vereinigten Staaten-Dampfers „San Jacinto" fand sich deshalb veranlaßt, auf eigene Hand den „Trent" anzuhalten und, gegen den Widerspruch des Capitäns, die vier Commissäre als Gefangene zu sich an Bord zu nehmen. In seinem Bericht erklärt er: er habe dieselben als verkörperte Depeschen angesehen und mithin auch Schiff und Ladung confisciren können; jedoch hätte er der Prise entsagen wollen. Englischerseits erfolgte ein heftiger

[1]) In der österreichischen Neutralitäts-Verordnung vom 25. Mai 1854 werden feindliche Depeschen ausdrücklich der Kriegscontrebande gleichgestellt; ebenso in dem italienischen Decret vom 20. Juni 1866 Art. VIII.

[2]) III. § 271. Daß hier nur solche Depeschen in Betracht kommen, die auf die Kriegführung Bezug haben, erscheint selbstverständlich. S. auch Calvo, II. S. 497, Bluntschli, § 803, Heffter, § 161a, Geßner, a. a. O. S. 115 ff. und 161.

[3]) S. Geßner, a. a. O. S. 117. Die entgegengesetzte Auffassung bei Hautefeuille (D. e. d. II. S. 462) ist unhaltbar.

[4]) S. Marquardsen, der Trentfall.

Protest mit der Forderung auf Freigabe der Gefangenen und entsprechende Entschädigung.[1]) Die Regierung in Washington hielt die Auffassung, daß die vier Personen Kriegscontrebande seien, aufrecht, bewilligte aber deren Freilassung, „weil kein Interesse an der Gefangenhaltung vorliege.“ Bluntschli[2]) hält die Auffassung der Vereinigte Staaten Regierung nicht für zutreffend. Auch Harcourt[3]) polemisirt dagegen, indem er ausführt: Contrebande könnten nur Objecte sein, die zum Feinde gehen, nicht die vom Feinde kommen; man würde unmöglich selbst zum Abfeuern bereite Geschütze, welche an Bord eines neutralen Schiffes befindlich und nach einem neutralen Hafen bestimmt sind, als Contrebande ansehen können; analog sei aber der Fall mit jenen Agenten zu beurtheilen gewesen. Heffter[4]) erklärt unseres Dafürhaltens zutreffend: „Keinenfalls kann der Transport diplomatischer Agenten eines Kriegführenden an eine neutrale Macht an und für sich als Verletzung der Neutralität betrachtet werden, es müßte denn die Bestimmung der Agenten auf eine Alliance für den noch andauernden Krieg gehen, in welchem Falle die Beschlagnahme und Wegführung nicht ungerechtfertigt sein würde.“ Wenn Geffken dem hinzufügt: „Auch dann wäre in diesem Falle die Wegführung ungerechtfertigt gewesen, da es sich um eine Fahrt zwischen zwei unzweifelhaft neutralen Häfen handelte, auf der es keine Contrebande geben konnte“, so irrt er, einmal insofern es allerdings bei einer solchen Reise sich um Kriegscontrebande handeln kann (s. § 45 V.); sodann aber übersieht er mit Harcourt, daß hier ein Fall der eigentlichen Kriegscontrebande gar nicht in Frage stand, sondern es handelte sich darum, ob ein Kriegführender, wenn, außer dem Fall der Kriegscontrebande im eigentlichen Sinne, ein Neutraler den Interessen der gegnerischen Kriegspartei Vorschub leistet, dem, wie geschehen, entgegentreten durfte.

II. Die Folge des Thatbestands der uneigentlichen Kriegscontrebande ist Wegnahme beziehungsweise Gefangennahme des Objects und je nach den Umständen Confiscation des Transportmittels[5]); die letztere er-

---

[1]) Auch Preußen, Oesterreich und Frankreich erhoben Einspruch.

[2]) Anmerkung zu § 817.

[3]) In der Revue marit. et col., Bd. 19 S. 514 ff. — [4]) § 161a.

[5]) Bulmerincq, S. 307: „Lorsque les navires saisis ont pris part aux hostilités, par exemple en amenant des troupes à l'ennemi ou en faisant le transport régulier des dépêches, on devra condamner les navires. — Der russische Erlaß vom 24 Mai 1877 (Staatsarchiv Bd. 32 Nr. 6453) läßt Confiscation je nach den Umständen zu.

scheint aber nur in dem Falle berechtigt, wenn der Rheder oder der Capitän Kenntniß von dem Sachverhalt hatte; wissentliches Handeln auf Seiten des Capitäns allein rechtfertigt die Confiscation des Schiffs, weil der Capitän Repräsentant der Rhederei ist. „It is a general principle, that the act of the master at all events binds the owner of the ship, as much as if the act were committed by himself.“ (Phillimore).[1])

Handelt es sich um Depeschen, so ist die Berechtigung zur Confiscation aber nicht von der Voraussetzung abhängig, daß der Rheder oder Capitän den genauen und vollständigen Inhalt derselben kannte. Phillimore[2]) führt übrigens aus, wie es auf die Kenntniß überhaupt nicht ankomme, wenn der Capitän die Depeschen in einem feindlichen Hafen an Bord genommen habe.

Was die Zahl der Personen anbetrifft, welche, wenn es sich um unstatthafte Transporte von solchen handelt, die Confiscation des Schiffs rechtfertigt, so läßt sich darüber eine bestimmte Regel nicht geben. Es würde aber der ratio der ausgesprochenen Rechtsgrundsätze nicht entsprechen, wollte man die Confiscation für zulässig erachten, wenn der Führer eines neutralen Passagierschiffs einzelne Wehrpflichtige eines im Kriege befindlichen Staats, wenn auch wissentlich, befördert; denn es kann füglich nicht angenommen werden, daß er sich hierbei einer Beförderung der Interessen der betreffenden Kriegspartei bewußt ist. In solchen Fällen wird also die Sache mit der Gefangennahme der betreffenden Angehörigen der feindlichen Kriegsmacht erledigt sein. Massenbeförderung solcher Personen dagegen giebt dem Fall einen anderen Charakter. Auch wird z. B. die wissentliche Beförderung eines hervorragenden Generals, durch welche den Interessen des Feindes mehr Vorschub geleistet werden kann wie durch die Zuführung von Truppenmassen, die Confiscation des Transportmittels wohl begründen können.[3])

Der britischen Praxis gemäß ist auf den Einwand des Capitäns, er sei zu dem Transport gezwungen oder hinterlistiger Weise verleitet worden, keine Rücksicht zu nehmen; Schadloshaltung, erklärt Phillimore,[4]) habe der neutrale Rheder in einem solchen Fall durch Vermittelung seiner eigenen Regierung bei demjenigen Staat zu suchen, welchem die Ver-

---

[1]) III. § 489. — [2]) III. § 272; s. auch Maclachlan, S. 530.

[3]) Hautefeuille, D. e. d. II. S. 456 erkennt das nicht an.

[4]) III. § 274; s. a. Maclachlan, S. 530.

gewaltigung zur Last fällt. Andere, unter ihnen namentlich Geßner,[1]) vertreten dagegen die Auffassung, daß nur die freiwillige Beförderung von Truppen, Depeschen und dergleichen die Confiscation des Transportmittels rechtfertige, und wir können uns dieser Meinung nur anschließen.

Auch bei der uneigentlichen Kriegscontrebande bricht sich der Grundsatz Bahn, daß die Confiscation des Transportmittels nur für den Fall des Betreffens in delicto statthaft sei.[2])

Als ein Curiosum sei auch noch die in England vertretene Auffassung erwähnt, daß auch in dem Fall der uneigentlichen Kriegscontrebande die unverfängliche Ladung der Confiscation zu unterwerfen sei, wenn der Eigenthümer der Ladung gleichzeitig Eigenthümer des Schiffs ist, oder wenn derselbe von der Neutralitätspflichtverletzung Kenntniß hat.[3])

IV. Abschnitt.

Blockade.

§ 48.

Charakteristik.

I. Man versteht unter Blockade[4]) die Absperrung der Küste des feindlichen Gebiets oder eines Theils derselben, namentlich auch einzelner Buchten und Häfen, gegen allen Verkehr von Außen und nach Außen (s. jedoch unter III.) durch bewaffnete Macht. Die bisweilen aufgestellte Behauptung, daß nur die Blockirung von Kriegshäfen dem Gebrauch der civilisirten Nationen entspreche, ist dem positiven Völkerrecht, nicht bloß der Jetztzeit sondern auch früherer Epochen, zuwider.[5])

---

[1]) a. a. O. S. 114, 115, 160, 161.

[2]) So setzt Art. VII. des angeführten russischen Erlasses vom 24. Mai 1877 fest: „Les navires neutres pris en flagrant délit de semblable contrebande peuvent être, selon les circonstances, saisis et même confisqués.“

[3]) Maclachlan, S. 530. — [4]) Ueber Friedensblockaden s. § 30 VII.

[5]) Napoleon I. erklärte in dem Decret vom 21. November 1806: „le droit de blocus, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes“, trug aber selbst kein Bedenken, von der Blockirung einen so ausgedehnten Gebrauch zu machen, wie es niemals zuvor geschehen war. — Gegen die Exemtion der Handelshäfen spricht sich speciell Assensio (S. 41 ff.) aus und Geffken, bei Heffter, Anm. 3 zu § 154.

II. Der Hauptzweck der Blockade ist die Absperrung eines Küstendistricts oder eines bestimmten Platzes von allem commerciellen Verkehr. Eine solche Maßregel wird für ebenso zulässig erachtet, wie die Cernirung und Absperrung eines Platzes im feindlichen Landgebiet, und die Consequenz davon ist, daß der Blockadezustand den Anspruch auf Anerkennung seitens der Neutralen hat, auch wenn diese dadurch in ihren Interessen beeinträchtigt werden.[1]) Eine zeitweilige Unterbrechung des Handels läuft stets mehr oder weniger den Interessen der dem Krieg fernstehenden Mächte zuwider; aber ihre Rechte werden dadurch nicht verletzt; wenn die militärischen Operationen eines Kriegführenden gegen seinen Feind mit den Handelsbeziehungen zwischen neutralen und feindlichen Unterthanen in Collision kommen, müssen die letzteren gegen die ersteren zurücktreten.

Die weitere Folge des Rechts zur Verhängung einer Blockade und des Anspruchs auf Anerkennung derselben seitens der Neutralen ist, daß neutrale Schiffe, welche sich einer Störung der Blockade schuldig machen, weil sie ein dem Kriegführenden zustehendes Recht verletzen, wegen dieser Rechtsverletzung, die Blockadebruch genannt wird, verantwortlich werden; die Folge des Blockadebruchs aber ist seit Jahrhunderten: Confiscation des Schiffs und in der Regel auch der Ladung. (S. § 51.) So ist es schon in der Blockade-Ordonnanz der Generalstaaten der Vereinigten Provinzen vom 26. Juni 1630 festgesetzt. In dieser Ordonnanz finden sich zum ersten Mal die Voraussetzungen einer rechtsverbindlichen Blockade so angegeben, wie sie auch heut als die Basis der Ausübung des Blockaderechts angesehen werden müssen, und es wird für den Thatbestand des Blockadebruchs erfordert: die wirkliche Existenz der Blockade, das Bekanntsein derselben und der Versuch des Blockadebruchs.

III. Von der Regel, daß die Blockade den Seeverkehr mit dem blockirten Platz ganz suspendiren soll, können folgende Ausnahmen vorkommen:

1) Die Blockade kann allein auf Absperrung gegen die Zufuhr von Außen gerichtet sein; in diesem Falle steht dem Auslaufen neutraler Schiffe nichts entgegen. Ein solches Verhältniß bestand während des Krimkrieges, als englische und französische Schiffe die Donaumündung

---

[1]) Kent, I. S. 145: „Among the rights of Belligerents there is none more clear and incontroversible or more just and necessary in the application than that which gives rise to the Law of Blockade.“ — Phillimore, III. § 285 adoptirt diesen Satz. S. auch Geßner, a. a. O. S. 242.

blockirten, um die Zufuhr von Proviant für die russische Armee auf diesem Wege zu verhindern.[1])

2) Das Einlaufen in einen blockirten Hafen als Nothhafen gilt als statthaft. (S. § 51.)

3) Die Schließung ist an und für sich verbindlich für neutrale Kriegs- und Handelsschiffe; erstere werden jedoch nicht selten eximirt; die den neutralen Mächten zu erweisende Rücksicht läßt eine solche Concession um so mehr zu, als der wesentliche Zweck der Blockade, die Suspension des commerciellen Verkehrs zur See, dadurch in keiner Weise beeinträchtigt wird. So war während der Blockade der Küsten der conföderirten Staaten durch die Flotte der nordamerikanischen Unions-Regierung allen neutralen Kriegsschiffen der freie Verkehr daselbst gestattet.[2]) Die entgegengesetzte Praxis hatte im Jahre 1838 die französische Regierung beobachtet, als ihre Flotte die Küsten der argentinischen Republik blockirte; das auswärtige Departement decretirte damals: „Les bâtiments de guerre neutres se présentant devant un port bloqué doivent aussi être invités à s'éloigner; s'ils persistent, le commandant du blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la force; et la responsabilité de tout ce qui peut s'ensuivre, pésera sur les violateurs du blocus."

IV. Die Frage über die Zulässigkeit einer Blockade von Flußmündungen ist controvers. Streng genommen kann eine solche Blockade nur in dem Fall für statthaft erachtet werden, wenn der ganze Fluß, soweit er von See aus schiffbar ist, im feindlichen Gebiet liegt; denn wenn er auch neutrales Gebiet durchläuft, so wird durch die Blockade der Mündung der Handel Neutraler unter einander gehindert, und dazu fehlt der Rechtstitel. Heffter[3]) freilich scheint eine solche Blockade nicht gerade für unstatthaft zu erachten. „Wenn man sogar", sagt er, „neutrale Ströme in Blockadezustand erklärt hat, wie im Jahre 1803 wegen der französischen Besetzung Hannovers, so findet dies allenfalls eine Rechtfertigung in der Gemeinschaftlichkeit eines Flusses; gewiß sind aber hier besondere Modificationen zu Gunsten der Neutralen zu statuiren; dennoch ist dieses nicht immer geschehen." Französische und englische Autoritäten sprechen sich mit Recht gegen die Zulässigkeit überhaupt aus.[4]) Wenn

---

[1]) Blockade-Erklärung vom 2. Juni 1854.

[2]) Ortolan, II. S. 329, 330. — [3]) § 154.

[4]) Namentlich Hautefeuille, D. e. d., III. S 49 bis 51.

man an dem Erforderniß der gleichmäßigen strengen Durchführung der Blockade festhält (s. § 49), so liegt in der That die Unzulässigkeit klar auf der Hand. Dessen scheint sich auch während des letzten deutsch-französischen Krieges der Vice-Admiral Fourichon bewußt gewesen zu sein, als er die Blockade der deutschen Nordseeküste nicht auf die Emsmündung ausdehnte, weil dies ohne Beeinträchtigung der niederländischen Neutralität füglich nicht durchzuführen war. Für ebenso unstatthaft wie die Blockirung der Mündung eines Flusses, welcher in seinem schiffbaren Theil neutrales Gebiet durchläuft, muß die Blockade eines Küstenstrichs erachtet werden, in welchem zum Theil neutrales Gebiet liegt; es würde dies eine offenbare Rechtsverletzung gegen den betreffenden neutralen Staat und außerdem gegen alle anderen neutralen Staaten einschließen, die mit jenem im Seeverkehr stehen. Eine solche Blockade wäre also vollkommen unverbindlich.

V. Was die Legitimation zur Verhängung einer Blockade betrifft, so kann diese Befugniß grundsätzlich nur der souveränen Staatsgewalt eingeräumt werden. Bluntschli[1]) stellt diese Regel als allein maßgebend hin. Heffter[3]) verlangt, daß die Blockade von einer dazu autorisirten Kriegsgewalt angeordnet sei. Phillimore[2]) geht zwar von dem Satze aus: „A declaration of Blockade is a high act of sovereign power", hält aber eine Delegation für zulässig, ingleichen Geßner.[4]) Die englischen Prisengerichte während des Krimkrieges nahmen an, daß in der Uebertragung der Leitung der maritimen Operationen an einen Befehlshaber stillschweigend eine solche Delegation liege. Jedenfalls liegt demjenigen Befehlshaber, welcher ohne Specialauftrag seiner Regierung eine Blockade verhängt oder zu verhängen beabsichtigt, die Verpflichtung ob, unverzüglich davon der souveränen Kriegsgewalt Anzeige zu machen.[5])

§ 49.

Effectivität.

I. Schon die Ordonnanz der Generalstaaten von 1630 erachtete nur eine wirkliche Blockade für verbindlich. Die spätere Praxis des 18. und zum Theil auch noch des 19. Jahrhunderts hat sich aber vielfach

---

1) § 831, Anmerk. 1. — 2) § 156.

3) III. § 288. — 4) a. a. O. S. 242.

5) Während des deutsch-französischen Krieges 1870 verhängten die Befehls-

mit sogenannten Scheinblockaden begnügt und für diese dieselben rechtlichen Wirkungen zu vindiciren gesucht, wie sie bei wirklich bestehenden Blockaden eintreten. In der Mitte des 18. Jahrhunderts erklärte England einen Theil der französischen Flüsse in Blockadezustand, ohne überhaupt vor deren Mündungen Schiffe zu stationiren, weil, wie es heißt, die feindliche Küste vermöge ihrer geographischen Lage im Hinblick auf die englische Küste schon von selbst als blockirt zu erachten sei, und später stellte England das generelle Princip auf, daß eine Blockade zu Recht bestehe, wenn die Macht, welche sie erklärt, hinreichende Streitkräfte besitzt, um sie aufrecht zu erhalten. Dagegen wird entsprechend der älteren Praxis in der bewaffneten Neutralität von 1780 ein blockirter Hafen als ein solcher definirt, in welchem in Folge der Dispositionen der angreifenden Macht und der in hinreichender Nähe stationirten Schiffe nicht ohne offenbare Gefahr eingelaufen werden kann. Preußen, Oesterreich, Frankreich, Spanien, beide Sicilien, Holland und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika erkannten dieses Princip an, welches in der Folge in zahlreichen Staatsverträgen Aufnahme fand, namentlich auch in der bewaffneten Neutralität von 1800, bis England im folgenden Jahre in seiner Convention mit Rußland das Erforderniß der „vaisseaux arrêtés et suffisamment proches“ für eine rechtsverbindliche Blockade dahin modificirte, daß an Stelle des Wortes „et“ das Wort „ou“ gesetzt wurde. [1]) Man hat sich alsdann über das Erforderniß der Effectivität vielfach hinweggesetzt und es für ausreichend erachtet, die Blockade nur zu markiren oder sogar nur zu declariren. Die umfassendste Ausdehnung fand dieses System der Scheinblockaden durch die Blockade-Erklärungen Frankreichs und Englands sowohl gegen einander wie gegen dritte Staaten. Treffend kritisirt Heffter [2]) das Bedenkliche desselben wie folgt: „Dieser blocus sur le papier war eine Frucht des englisch-französischen Krieges und das Hauptmittel des Continentalsystems zur Reaction gegen die britische Uebermacht und Ueberhebung. Niemals hat indeß diese Maxime die Zustimmung der Nationen erhalten; sie war stets nur etwas Einseitiges und zugestandenermaßen Außerordentliches; sie ist

haber der französischen See-Streitkräfte in der Nord- und Ostsee die Blockade der resp. deutschen Küsten „kraft der ihnen verliehenen Vollmachten.“ — In Betreff der stillschweigenden Delegation vergl. bei Phillimore, a. a. O., Wildman, II. c. 4 und Soetbeer, Grundzüge des See-Völkerrechts S. 26, 27.

[1]) So entstand der Begriff des „blocus par croisière.“

[2]) § 157. — S. auch Geßner, D. d. N. S. 58 bis 60.

widerrechtlich, weil sie in der That den neutralen Mächten ein Gesetz vorschreiben will, welches durch sich selbst verpflichtend, sie in ihrer Freiheit beschränken soll. Man wird sie demnach ihrer Einseitigkeit überlassen und den Neutralen, die es vermögen, auch das Recht zugestehen müssen, dieselbe mit aller Gewalt zu bekämpfen. Blockade ohne effective Absperrung ist ein bloßer Deckmantel ungemessener Handelsverbote, ein verschleierter Krieg gegen den Handel des Feindes und der Neutralen überhaupt." Von einem Eingehen auf jene Acte reinster Willkür wird hier abgesehen, da sich aus denselben völkerrechtliche Principien nicht herleiten lassen.[1])

Die vielseitigste Anerkennung fand das Erforderniß der Effectivität der Blockade durch den in der Pariser Declaration vom 16. April 1856 ausgesprochenen Satz: Die Blockaden, um verpflichtend zu sein, müssen wirklich bestehen, d. h. durch eine hinreichende Macht ausgeübt werden, um den Zugang zum feindlichen Küstengebiet thatsächlich zu verhindern.

Es muß also jeder Verkehr zwischen dem blockirten Küstendistricte und der offenen See factisch verhindert werden können. Ist das der Fall, so steht auch nichts dem entgegen, daß die Blockade für das gesammte Küstengebiet des feindlichen Staats ausgesprochen wird. Als während des nordamerikanischen Bürgerkrieges im Jahre 1861 die Regierung von Washington die Blockade der ganzen Küstenstrecke des südstaatlichen Gebiets von Chesapeake-Bai bis zur Mündung des Rio Grande in einer Ausdehnung von 2500 Seemeilen in Aussicht stellte, machte allerdings der britische Gesandte das Bedenken geltend, daß keine ausreichende Seemacht für die Ausführung einer solchen Maßregel vorhanden sei. Dennoch wurde die Blockade nicht nur verhängt und von mehr als 400 Schiffen ausgeübt, sondern von allen Seemächten, England mit einbegriffen, anerkannt, und zwar ungeachtet des wiederholten Einspruchs der Regierung der conföderirten Staaten, welche sich zum Beweis der Nicht-Effectivität auf eine große Zahl von Fällen des gelungenen Blockadebruchs berief.[2]) (S. auch unter II. und III.)

Gegen die Schließung des mexikanischen Hafens von Matamoros durch Decret des Kaisers Maximilian vom 9. Juli 1866 erließ der

---

[1]) Zusammengestellt sind dieselben in v. Martens, N. Recueil V. S. 433 bis 549.

[2]) Notenwechsel zwischen der britischen Regierung und dem südstaatlichen Commissär im Staatsarchiv Bd. 4, Nr. Nr. 607, 614, 615, 617, 618.

Präsident der Vereinigten Staaten von Nordamerika unterm 17. August desselben Jahres, in Erwägung, daß die Verhängung einer Kriegsblockade, welche nicht effectiv durch militärische oder maritime Streitkräfte aufrechterhalten wird, die Rechte der neutralen Vereinigten Staaten verletze &c., einen Protest, mittelst dessen er jenes Decret den Vereinigten Staaten und ihren Bürgern gegenüber für null und nichtig erklärte.[1])

Unter welchen Voraussetzungen die Absperrung als eine genügende im Sinne der Pariser Declaration anzusehen, insbesondere, welche Zahl von Schiffen erforderlich ist, in welcher Entfernung von dem blockirten District dieselben stationirt sein müssen, Alles das kann nur nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalls beurtheilt werden. In älteren Reglements und Verträgen hatte man nicht selten detaillirte Bestimmungen über die Erfordernisse einer effectiven Blockade, namentlich über die Zahl der zu stationirenden Schiffe getroffen. In einem Vertrag zwischen dem Königreich beider Sicilien und Holland vom Jahre 1753 ist z. B. festgesetzt, daß für eine von der Seeseite aus ins Werk gesetzte Blockade mindestens sechs Schiffe erforderlich sein sollen, welche etwas außerhalb Kanonenschußweite von dem blockirten Platz zu stationiren sind, und für eine Blockade von der Landseite Batterieen oder andere Werke, derartig angelegt, daß das Einlaufen nur unter den Kanonen stattfinden kann; in einem Vertrag zwischen Preußen und Dänemark von 1818 ist die Minimalzahl der Schiffe auf zwei festgesetzt. Alle derartigen Abmachungen müssen, schon in Folge Einführung der Dampfschifffahrt, als obsolet erachtet werden. Das wesentliche Moment ist stets gewesen und ist es auch jetzt, daß jedes Ein- und Auslaufen mit Gefahr verbunden ist. In diesem Sinne verordnet auch das preußische Prisen-Reglement (§ 20): „Ein Hafen gilt als blockirt, wenn er durch ein oder mehrere Kriegsfahrzeuge dergestalt gesperrt ist, daß ein Handelsschiff ohne augenscheinliche Gefahr der Aufbringung in den Hafen nicht einlaufen oder aus demselben nicht auslaufen kann.“ Diese Erklärung ist jedoch unzureichend, weil ja die Absperrung auch anders als durch Kriegsschiffe ausgeführt werden kann; die Bestimmung des preußischen Landrechts (I. 9. § 219): „Für eingeschlossen ist ein Hafen zu erachten, wenn derselbe durch eine feindliche Landbatterie oder durch Kriegsschiffe, die vor dem Hafen stationirt sind, gesperrt ist“, sowie die generelle Fassung der Pariser Declaration, verdienen jedenfalls den Vorzug.

---

[1]) S. bei Caumont, S. 263, 264 Nr. 56.

II. Die Blockade muß dauernd effectiv sein; sie hört auf, verpflichtend zu sein, wenn sie nicht wirklich ausgeübt wird. So lange die Blockade zu Recht bestehen soll, müssen mithin die Blockadekreuzer auf ihrer Station verbleiben. Man hat jedoch in der Regel angenommen, daß die Blockade nur suspendirt, nicht aufgehoben wird, und es demnächst einer neuen Blockade-Erklärung nicht bedarf, wenn die Kreuzer, der höheren Gewalt weichend, ihre Station auf kurze Zeit aufgeben;[1]) bei einer längeren Abwesenheit von der Station aber, welche nicht unmittelbar durch höhere Gewalt veranlaßt ist, kann von einer effectiven Blockade ebensowenig wie von einer bloß vorübergehenden Suspension derselben die Rede sein. Die Ausnahme bezieht sich vorzüglich auf den Fall, daß die Kreuzer durch schlechtes Wetter genöthigt sind, die Station zu verlassen; werden sie aber in Folge schlechten Wetters reparaturbedürftig und verlassen behufs Vornahme der erforderlichen Reparaturen die Station, so ist die höhere Gewalt nicht mehr die unmittelbare Ursache der Abwesenheit; mithin gilt die Blockade als aufgehoben, falls nicht anderweit für die Continuität derselben Sorge getragen ist. Bluntschli[2]) präcisirt die Ausnahme dahin: „Nur wenn die Störung der Blockade eine bloß momentane und vorübergehende war und ohne Verzug durch Wiederherstellung wieder beseitigt wird, so wird angenommen, die alte Blockade dauere fort."

III. Das Gelingen des Blockadebruchs in einzelnen Fällen thut der Effectivität keinen Abbruch, wenn nur das Unternehmen für die Blockadebrecher mit Gefahr verbunden gewesen war.[3])

IV. Die Blockade hört dagegen auf, rechtsverbindlich zu sein — abgesehen von dem Fall, daß ihre Aufhebung verkündigt wird —

1) wenn die Blockade-Kreuzer anders als in Folge höherer Gewalt ihre Station verlassen, gleichviel, ob sie es freiwillig gethan haben, oder ob sie der Feind vertrieben hat;

---

[1]) Phillimore, III. S. 386, Wheaton, El. II. S. 175, Wildman, II. S. 182, Maclachlan, S. 532. Abweichend Geßner, a. a. O. S. 209.

[2]) § 834.

[3]) Die britische Note vom 10. Februar 1863 (Staatsarchiv Bd. 4, Nr. 615) hebt hervor: „It appears to be sufficiently clear that the Declaration of Paris could not be intended to mean that a port must be so blockaded as really to prevent access in all winds, and independently of wether the communication might be carried on in a dark night, or by means of small low steamers or coasting craft creeping along the shore; in short, that it was necessary that communication with a port under blockade should be utterly and absolutely impossible under any circumstances."

2) wenn dieselben ihr Recht gegen neutrale Schiffe nicht fortgesetzt gleichmäßig ausüben. Die Blockade muß also nicht allein thatsächlich bestehen, sondern auch wirklich durchgeführt werden, und Licenzen für einzelne Schiffe, soweit dieselben sich nicht aus dem Blockaderecht selbst ergeben,[1]) sind unstatthaft, wiewohl die Praxis in der Beziehung nicht immer gleichmäßig verfahren ist. Phillimore[2]) erklärt: „Licences to particular persons have been considered not to vitiate a Blockade.“[3])

V. Was den Beweis der Effectivität in denjenigen Fällen, wo sie vor dem Prisengericht bestritten wird, anbetrifft, so hat die neuere englische Praxis die dienstliche, beziehungsweise eidliche Erklärung des commandirenden Offiziers der Blockade-Station: „daß die Blockade durch eine hinreichende Macht ausgeübt worden sei“, für vollkommen ausreichend erachtet, sie darzuthun.[4]) Es erscheint jedoch unerläßlich, daß in allen Fällen, wo es auf einen Beweis ankommt, dem Prisengericht ein Bericht des betreffenden Befehlshabers darüber zugeht, wie die Blockade ausgeübt worden ist, damit das Gericht in den Stand gesetzt wird, unter Ansehung der thatsächlichen Verhältnisse die Frage selbstständig zu beurtheilen. Ist die Effectivität einmal notorisch, so werden im Reclameverfahren nur solche substantiirte Einwendungen dagegen Berücksichtigung finden dürfen, d. h. zu einer Beweiserhebung Veranlassung geben können, durch welche die Fortdauer des wirklichen Bestehens der Blockade in Frage gestellt wird.

In einer Reihe von Fällen, welche in Folge der Blockade der russischen Ostsee-Häfen im Jahre 1854 zur Entscheidung des englischen Admiralitätsgerichts kamen, erachtete dieser Gerichtshof die von dem commandirenden Admiral der Ostseeflotte abgegebenen Erklärungen ungeachtet ihrer keineswegs sehr bestimmten Fassung für ausreichend, alle Einwendungen gegen die Effectivität zurückzuweisen.[5])

---

1) S. §§ 48 III., 50 II., 51 I. — 2) III. § 295.

3) Das russische Reglement von 1869 (§ 100) läßt Licenzen zu; die italienische Instruction von 1866 (Art. IX.) speciell für Fälle der Seenoth wegen schlechten Wetters und Proviantmangels. S. auch § 51 I.

4) S. J. P. Deane: „The Law of Blockade as contained in the report of eight cases argued and determined in the High Court of Admiralty on the Blockade of the coast of Courland 1854.“

5) Sir Charles Napier gab am 9. September die Erklärung ab: „daß seit dem 17. April die Blockade der Häfen von Libau, Windau und des Golfs von Riga durch 3 und seit dem 9. Mai durch 4 Kriegsdampfer ausgeübt worden sei, und daß er die officielle Meldung der Commandanten, daß die Blockade streng aufrecht erhalten werde, für richtig halte;“ später erklärte er eidlich: daß er nach

§ 50.

Bekanntmachung.

I. Für die Rechtsverbindlichkeit einer Blockade ist die bloße Thatsache der Absperrung eines Küstendistricts nicht ausreichend; es muß vielmehr mit derselben eine Benachrichtigung an die Neutralen verbunden werden. Die Stationirung von Kriegsschiffen vor einem feindlichen Hafen kann ja unter Umständen nur den Zweck haben, das Ein- und Auslaufen feindlicher Schiffe zu verhindern oder den Platz anzugreifen; es ist also aus dieser Thatsache allein die Absicht, eine für die Neutralen verbindliche Blockade zu verhängen, nicht nothwendig zu entnehmen, und daher auch eine Notification für die in dem betreffenden Hafen befindlichen neutralen Schiffe erforderlich; englischerseits ist mit Unrecht mehrfach die Auffassung ausgesprochen worden, daß eine solche Notification nicht geboten sei.[1])

Die Benachrichtigung pflegt zu ergehen:

1) auf diplomatischem Wege an die neutralen Mächte;

2) durch den Befehlshaber der blockirenden Seestreitkräfte an die Repräsentanten der neutralen Staaten in dem District seiner Wirksamkeit, und je nach den Umständen auch an die Localbehörden in den blockirten Hafenplätzen. Die Art und der Weg dieser Notificationen hängt wesentlich von den zu Gebot stehenden Verbindungsmitteln ab. Die Blockade-Erklärung des Vice-Admirals Fourichon vom 12. August 1870 wurde durch Vermittelung eines englischen Schiffs nach Cuxhaven überbracht und dort übergeben, nachdem der Gouverneur von Helgoland es abgelehnt hatte, einen Lootsen behufs Geleitung eines Parlamentärschiffs nach Cuxhaven zu stellen, um einem Mißbrauch dieses Lootsen oder der durch denselben erworbenen Kunde des freien Fahrwassers vorzubeugen. In der Ostsee unterließ der Höchstcommandirende der französischen Seestreitkräfte, Vice-Admiral Bouet de Villaumez nicht, soweit sich Gelegenheit fand, die Local-Civilbehörden der Küstenplätze in Kenntniß zu setzen.[2])

3) nach der neueren Praxis außerdem in der Regel an die einzelnen in See betroffenen neutralen Handelsschiffe, bei welchen man zu der Annahme berechtigt ist, daß sie von der Existenz der Blockade keine Kenntniß

---

den ihm zugegangenen officiellen Berichten und Loggbüchern glaube, daß die Blockade stricte aufrecht erhalten worden sei.

[1]) Namentlich von H. B. Deane, „The Law of Blockade, 1870“ und Wildman, a. a. O.

[2]) Einzelne derartige Notificationen s. in Hirths Tagebuch, I. Nr. 365.

haben. Derartige Special-Notificationen, welche nicht selten conventionell oder reglementarisch vorgeschrieben sind, können aber nicht für ausreichend erachtet werden; die generelle Verkündigung ist unter allen Umständen erforderlich, weil die Rücksichtnahme auf die maritimen Handelsinteressen der Neutralen sie gebietet.[1])

Die Bekanntmachung muß enthalten die Angabe, auf welche Küstenstrecke oder auf welche Plätze sich die Blockade erstrecken und an welchem Tage sie in Kraft treten soll. Selbstredend hat die Erklärung nur soweit verbindliche Kraft, als wirklich eine ausreichende blockirende Macht da ist.

II. Die Bewilligung einer Frist für neutrale Schiffe zum Auslaufen ist durch Praxis und Staatsverträge sanctionirt. Das preußische Prisen-Reglement bestimmt (§ 21): „Der Befehlshaber, welcher mit der Ausübung der Blockade beauftragt ist, hat nach seiner Ankunft auf der Blockade-Station sämmtlichen in dem Hafen residirenden Consuln die Blockade schriftlich anzuzeigen, zugleich auch die in dem Hafen liegenden neutralen Schiffe aufzufordern, binnen einer angemessenen, nach Anhörung der Vorschläge der Schiffsführer zu bestimmenden Frist den Hafen zu verlassen." Dies wird freilich nicht immer ausführbar sein; alsdann wird der betreffende Befehlshaber nach eigenem Ermessen eine angemessene Frist zum Auslaufen festsetzen.

Während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 wurde in den Blockade-Erklärungen vom 12. und 15. August den in den deutschen Häfen der Nord- und Ostsee befindlichen neutralen Handelsschiffen eine zehntägige Frist zur Beendigung ihrer Ladung und zum Auslaufen bewilligt.

Die selbstredende Voraussetzung für die Bewilligung des ungehinderten Auslaufens ist, daß die neutralen Handelsschiffe nach einem unverfänglichen Platz bestimmt sind und nicht etwa Kriegscontrebande an Bord haben.

Das Verbot des Einlaufens pflegt dagegen sofort mit der Verkündigung der Blockade in Kraft zu treten.[2])

III. Die Rücksicht auf den Handelsverkehr der Neutralen und auf die guten Beziehungen zu denselben erheischt auch eine rechtzeitige Anzeige an dieselben von der erfolgten Aufhebung der Blockade.

---

[1]) Geßner (a. a. O. Nr. 203 ff.) führt aus, wie die diplomatische Notification für eine wesentliche Voraussetzung der Rechtsgültigkeit der Blockade zu erachten sei. Abweichend die englische Praxis; s. Maclachlan, S. 533.

[2]) S. den Depeschenwechsel zwischen England und Frankreich im August 1870 bei Hirth, I. Nr. 400.

§ 51.

Blockadebruch.

I. Im Allgemeinen versteht man unter Blockadebruch jede unternommene Verletzung der Blockade. Dem entsprechend bestimmt das preußische Prisen-Reglement (§ 22): „Jedes Schiff, welches die Blockade zu durchbrechen versucht, ist aufzubringen und als gute Prise anzusehen." Ob ein solcher Versuch vorliegt, ist quaestio facti, und die Rechtsprechung der Prisengerichte ist bei Beurtheilung dieser Frage zuweilen sehr lax, zuweilen äußerst streng gewesen; für einzelne Fälle hat sich jedoch eine gleichmäßigere Praxis gebildet, und es mögen die wichtigsten derselben hervorgehoben werden:

1) Der Thatbestand des Blockadebruchs wird für ausgeschlossen erachtet, wenn ein Schiff in Seenoth, sei es absichtlich, sei es unfreiwillig, in den blockirten District kommt, eine einfache Consequenz der reciproken Gerechtigkeit; denn da selbst die Effectivität der Blockade dadurch nicht berührt wird, daß höhere Gewalt die Blockade-Kreuzer zwingt, ihre Station zeitweilig aufzugeben, so darf auch den Neutralen ein solcher Umstand nicht zum Nachtheil gereichen.

2) Dagegen wird Proviantmangel in der Regel nicht als ein Rechtfertigungsgrund für das Anlaufen eines blockirten Hafens erachtet, durch welchen die Folgen des Blockadebruchs ausgeschlossen werden. Einen Anhalt für die Beurtheilung von Fällen dieser Art giebt folgender Ausspruch des englischen Prisenrichters Lord Stowell: „The want of provisions is not an excuse, which will, on light grounds, be received, because an excuse, to be admissible, must show an imperative and overruling compulsion, to enter the particular port under Blockade. It may induce the master of a ship to seek a neighbouring port, but it can hardly ever force a person to resort exclusively to a blockaded port. What is said with respect to wind is of a different nature. I will not say that cases of necessity may not occur which would afford a sufficient justification. If a party can show, that he was under very great necessity and that four or five days he could get into no other port, I will certainly admit such an excuse, if well supported."

3) Versegelung, Unkenntniß der Küste, Verlust des Compasses und ähnliche Umstände sind in der prisengerichtlichen Praxis nicht als geeignet erachtet worden, den Thatbestand des Blockadebruchs auszuschließen, gleich-

viel ob dem Capitän dabei ein Verschulden zur Last gefallen war oder nicht, und es läßt sich dem eine gewisse Berechtigung insofern nicht absprechen, als eine Rücksichtnahme auf derartige Einwendungen eine gleichmäßige strenge Handhabung der Blockade fast unmöglich machen und falschen Vorspiegelungen aller Art Thür und Thor öffnen würde.

4) In der Regel hat man Blockadebruch nicht angenommen, wenn ein Schiff, welches sich bereits vor der Blockade in dem blockirten Hafen befunden hat, während derselben mit Ballast oder mit einer unverfänglichen Ladung, die vor Verkündigung der Blockade an Bord genommen war, absegelt. In zahlreichen Staatsverträgen ist diese Ausnahme positiv festgesetzt.

5) Dieselbe Praxis gilt für den Fall, daß ein Schiff außerhalb der Blockadelinie auf einem Umwege mit Benutzung von Landtransportmitteln Waaren von dem blockirten Platz erhält oder dorthin expediren läßt.[1]) Dagegen nimmt man mit Recht Blockadebruch an, wenn die Löschung oder Ladung außerhalb der Blockadelinie durch Leichterfahrzeuge erfolgt, welche diese Linie passiren müssen; in diesem Falle sind nicht nur die Leichter, beziehungsweise mit den an Bord derselben befindlichen Waaren, verfallen, sondern ein Gleiches gilt für das Schiff und die an Bord desselben befindliche Ladung.

Abweichend von den für den Thatbestand der Kriegscontrebande maßgebenden Voraussetzungen ist für den Thatbestand des Blockadebruchs nicht die schließliche Bestimmung des Schiffs beziehungsweise der Ladung entscheidend, sondern lediglich der Umstand, ob das Schiff zunächst nach einem blockirten Hafen bestimmt ist. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise in dem Fall, daß ein von einem neutralen Platz kommendes neutrales Schiff zunächst nach einem nicht blockirten Platz bestimmt, für die Folge aber die Weiterfahrt mit derselben Ladung oder die Weiterbeförderung der letzteren allein nach einem blockirten Platz in Aussicht genommen ist, muß durchaus verworfen werden. Diese Theorie wurde namentlich in dem Fall der englischen Bark „Springbok“ vor den Prisengerichten der Vereinigten Staaten von Nordamerika zur Geltung gebracht. Die Wissenschaft hat sie seitdem vielfach bekämpft.[2])

---

[1]) Noten in Betreff des Baumwollenexports via Matamoros während der Blockade der Häfen der conföderirten Staaten von Nordamerika durch die Vereinigte Staaten-Flotte s. im Staatsarchiv, Bd. 4 Nr. 607 und wegen des Waarenimports das. Bd. 9 Nr. 1935.

[2]) S. namentlich die im § 45 V. citirte Schrift von Twiss; ferner Geffken, bei Heffter § 156; Bluntschli, Anmerk. 5 zu § 835; Geßner, in den in der Anmerk. 4 zu § 45 V. citirten Artikeln.

6) Der Thatbestand des Blockadebruchs pflegt angenommen zu werden, wenn ein nach dem blockirten Platz bestimmtes Schiff außerhalb der Blockadelinie in der Nähe zu Anker geht, beidreht oder kreuzt; denn es greift in solchen Fällen die Vermuthung Platz, daß das Schiff die erste sich darbietende Gelegenheit benutzen will, die Linie zu durchbrechen; insbesondere schließt in diesen und ähnlichen Fällen die Erklärung des Capitäns: er habe sich nur überzeugen wollen, ob die Blockade noch bestehe, und für diesen Fall von vornherein die Absicht gehabt, umzukehren, den Thatbestand nicht aus. [1])

7) Sehr ungleichmäßig ist die Behandlung derjenigen Schiffe, welche sich nur auf der Tour nach einem blockirten Platz befinden. Die englischen Prisengerichte, indem sie den desfallsigen Grundsatz der Ordonnanz von 1630 adoptirten, haben darin in der Regel einen versuchten Blockadebruch gefunden und condemnirt. Die neuere Wissenschaft protestirt mit Recht gegen diese Praxis und erachtet die Wegnahme nur dann für gerechtfertigt, wenn das Schiff sich der Blockadelinie so weit nähert, daß der Versuch, trotz der Blockade durchzufahren, offenbar wird. Heffter[2]) bemerkt dazu: „Nicht allein unbillig, sondern sogar ungerecht ist und wird es allezeit sein, ein neutrales Schiff schon deshalb, weil es sich auf dem Wege nach einem blockirten Orte befindet, wenn auch in noch so weiter Entfernung, in den Fall einer Blockadeverletzung zu erklären. Es ist hier nicht nur die Möglichkeit vorhanden, daß das Schiff bei Fortsetzung seines Laufes die Blockade aufgehoben findet; seine Intention ist auch gewiß nicht sofort als eine unveränderliche anzusehen." In ähnlicher Weise spricht sich Bluntschli aus.[3]) Uebrigens wollte die bewaffnete Neutralität von 1800 sogar den Grundsatz zur Geltung bringen, daß ein nach einem blockirten Hafen segelndes Schiff erst dann wegen Blockadebruchs in Anspruch genommen werden könne, wenn es nach erhaltener Kenntniß von der Blockade den Versuch macht, mit Gewalt oder List die Linie zu durchbrechen; dies fand jedoch nicht die gewünschte allgemeine Anerkennung.

Das preußische Prisen-Reglement bestimmt (§ 25): „Die Ausklarirung nach einem blockirten Hafen oder der Lauf des Schiffes nach einem solchen

---

[1]) Abweichender Ansicht ist Geßner, a. a. O. S. 244. Auch Maclachlan (S. 536, 537) erachtet in diesem Falle nur eine rechtliche Vermuthung gegen das Schiff für begründet. — Im Jahre 1864 hat der höchste dänische Prisengerichtshof bei Annahme der bona fides auf Seiten des Schiffers in einem solchen Fall freigesprochen; s. Bulmerincq, S. 39. — [2]) § 156. — [3]) § 835.

Hafen gilt noch nicht als Versuch, die Blockade zu durchbrechen." Dieser Grundsatz kommt überall da zur Geltung, wo die Prisen-Reglements die Aufbringung erst dann gestatten, wenn dem Blockadebrecher bereits früher eine Special-Notification durch einen Kreuzer der Blockade-Station zugegangen war. (S. unter III.)

II. Folge des Blockadebruchs ist die Aufbringung und Confiscation des Schiffs und der Ladung. Die Meinungen darüber, wie lange nach verübtem Blockadebruch die Wegnahme zulässig sei, gehen auseinander. Die englische und nordamerikanische Praxis, im Anschluß an die Ordonnanz von 1630, hat in der Regel die Wegnahme bis zur Vollendung der Rückreise für zulässig erachtet. Mit Fug und Recht ist aber von anderer Seite eine solche Ausdehnung des Blockaderechts für unstatthaft erklärt worden; Hautefeuille,[1]) Bluntschli[2]) und Geßner[3]) kämpfen namentlich hiergegen an; sie begründen ihre Auffassung mit der Ausführung, daß die Blockade ihrer Natur nach an eine bestimmte Oertlichkeit gebunden sei und auch nur da gehandhabt werden dürfe; es wird jedoch anerkannt, daß sich die Verfolgung eines Blockadebrechers über die blockirten Gewässer hinaus erstrecken dürfe.

Als feststehend ist anzunehmen, daß nach Aufhebung der Blockade jede Wegnahme wegen beabsichtigten oder früher begangenen Blockadebruchs unstatthaft ist.[4]) Für den ersteren Fall ist überhaupt in Ermangelung der Fortdauer der Blockade auch eine Verletzung derselben undenkbar, und für den zweiten muß man davon ausgehen, daß mit der Beendigung der Blockade alle aus dem Blockaderecht hervorgehenden Befugnisse der blockirenden Macht, soweit sie nicht bereits factisch geltend gemacht worden sind, von selbst wegfallen; es ist daher nur noch eine Condemnirung der bereits weggenommenen Schiffe statthaft.

Was insbesondere die Confiscation der Ladung betrifft, so wird dieselbe stets erfolgen:

1) wenn beziehungsweise soweit der Eigenthümer des Schiffs zugleich Eigenthümer der Ladung ist;

2) wenn anzunehmen ist, daß der Eigenthümer der Ladung zur Zeit der Bestimmung derselben nach dem blockirten Platz Kenntniß von der Existenz der Blockade hatte;

3) soweit die Ladung aus Kriegscontrebande besteht.

---

[1]) D. e. d. III. S. 151 ff. — [2]) § 836. — [3]) a. a. O. S. 229 ff.

[4]) Maclachlan, S. 539, 540.

In anderen Fällen hat man nicht selten die Ladung oder doch denjenigen unverfänglichen Theil derselben, dessen Eigenthümer in bona fide war, freigegeben. Der Nachweis der bona fides liegt der Natur des Reclameverfahrens gemäß den Ladungsinteressenten ob.[1])

Die Mannschaft des genommenen neutralen Schiffs darf, soweit dieselbe nicht feindlicher Nationalität ist, der Kriegsgefangenschaft nicht unterworfen werden; wohl aber muß eine Zurückbehaltung derselben bis zur Entscheidung des Falls durch das Prisengericht schon aus dem Grunde für zulässig erachtet werden, weil deren Vernehmung im Beweisverfahren leicht nothwendig werden kann. (S. jedoch § 36 V.)

III. Die Folgen des Blockadebruchs können nur eintreten, wenn das neutrale Schiff zur Zeit der Handlung Kenntniß von dem Bestehen der Blockade hatte. Ob das der Fall war, ist nach den Umständen zu beurtheilen. Soweit nicht conventionelle oder reglementarische Festsetzungen über den Nachweis dieser Kenntniß beziehungsweise der Unkenntniß den Ausschlag geben, pflegt man anzunehmen, daß Kenntniß vorhanden ist, wenn die Notification an den neutralen Staat, dessen Flagge das Schiff führt, ergangen und eine nach den Umständen des Falls angemessene Frist verstrichen ist. Der neutrale Staat hat die Verpflichtung, durch geeignete Publicationen seinen Angehörigen Kenntniß von der ihm notificirten Blockade zu geben; eine Nichterfüllung dieser Verpflichtung fällt auf seine Angehörigen zurück; denn die blockirende Macht hat ihre Schuldigkeit mit der Notification gethan; sie ist alsdann zu der Erwartung berechtigt, daß der neutrale Staat, dem sie zugegangen, die erforderliche Bekanntmachung erläßt.

Die hieraus sich ergebende Vermuthung für die Kenntniß von dem Blockadezustand ist mithin nur in denjenigen Fällen ausgeschlossen, in welchen Schiffe seit der Verhängung der Blockade in See gewesen sind. Abgesehen von diesen Fällen haben die englischen Prisengerichte in der Regel die Vermuthung für die Kenntniß von einer auf diplomatischem Wege oder anderweit generell notificirten Blockade als eine praesumptio

---

[1]) Ueber die Berechtigung zur Confiscation der Ladung herrscht in der Wissenschaft im Großen und Ganzen Einigkeit. Vergleiche namentlich Vattel, III. § 117, Oke Manning, S. 320, Hautefeuille, D. e. d. III., S. 149 ff., Ortolan, II. S. 357, Heffter, § 154, Wildman, II. S. 203, Phillimore, III. §§ 316 ff., Pistoye und Duverdy, S. 379, Bluntschli, § 840, Geßner, S. 227 ff. und 244, Bulmerincq, S. 39. Ueber Ausnahmen s. bei Maclachlan, S. 539.

juris et de jure angesehen; so heißt es in den Admiralty Reports: „Die Wirkung der Notification an eine fremde Regierung erstreckt sich unzweifelhaft auf alle Angehörigen des betreffenden Staats; sie würde unnütz sein, wollte man diesen gestatten, sich auf Unkenntniß der Notification zu berufen. Es ist die Pflicht der fremden Regierungen, ihren Unterthanen, deren Interessen sie zu schützen haben, die erforderliche Information zugehen zu lassen. Ich würde mich daher dahin aussprechen, daß, soweit eine Special-Notification nicht vorgeschrieben ist, der Capitän eines neutralen Schiffs einer generellen Notification der Blockade gegenüber nur unter ganz besonderen Umständen zu dem Einwand verstattet werde, er habe von derselben keine Kenntniß gehabt. Ist das wirklich nicht der Fall gewesen, so mag er wegen Schadloshaltung bei seiner Regierung vorstellig werden, aber er kann daraus keinen Entschuldigungsgrund vor dem Prisengericht einer kriegführenden Macht herleiten." Bei einer länger andauernden gehörig notificirten Blockade wird man allerdings deren Notorietät ohne Weiteres annehmen dürfen.

In vielen Staatsverträgen sowie in einzelnen Reglements ist aber festgestellt, daß in keinem Fall ein Schiff wegen Blockadebruchs mit Beschlag belegt oder condemnirt werden darf, wenn ihm nicht vorher durch einen Blockadekreuzer von dem Bestehen der Blockade eine Anzeige oder Verständigung gemacht worden ist. [1])

Das preußische Prisen-Reglement giebt dem Befehlshaber des Kreuzers einen angemessenen Spielraum; es bestimmt: „Ein Versuch, die Blockade zu durchbrechen, ist bei einem neutralen Schiff nur dann anzunehmen, wenn

---

[1]) Die bewaffnete Neutralität von 1800 hatte, wie bereits angegeben, den Satz ausgesprochen, daß ein nach einem blockirten Hafen segelndes Schiff erst dann als im Blockadebruch begriffen zu erachten sei, wenn es nach erhaltener Kenntniß von dem Blockadezustand durch den Blockadebefehlshaber mit Gewalt oder List in den betreffenden Hafen zu gelangen sucht. — Auch die amerikanische Praxis pflegt die Special-Notification zu erfordern; eine desfallsige Vereinbarung finden wir schon im Art. 18 des Vertrages der Vereinigten Staaten mit England vom 19. November 1794; später u. a. im Art. 23 des Vertrages mit Preußen vom 1. Mai 1828; aus neuerer Zeit s. auch die Declaration des Präsidenten Lincoln vom 19. April 1861. Die schwedische Verordnung vom 12. April 1808 enthielt im § 8 gleichfalls eine entsprechende Festsetzung; ebenso die französischen Instructionen vom 31. März 1854 (Art. 7) und vom 25. Juli 1870 (Art. 7); ferner das italienische Decret vom 20. Juni 1866 (Art. 7); neuerdings auch unter den deutscherseits abgeschlossenen Verträgen derjenige mit Salvador vom 13. Juni 1870 (Art. 22).

das Schiff von der Blockade Kenntniß hatte." (§ 23.) „Ob das Schiff von der Blockade Kenntniß hatte, ist nach den Umständen des Falls zu beurtheilen, in welcher Beziehung insbesondere die längere oder kürzere Zeit von Einfluß ist, welche seit der Verkündung und Anzeige der Blockade verstrichen ist. Wenn der Befehlshaber des betreffenden Kriegsfahrzeugs dafür hält, daß die Blockade dem Schiff nicht bekannt gewesen sei, so hat er dasselbe davon in Kenntniß zu setzen, diese Benachrichtigung auf den Schiffspapieren, insbesondere auf den zum Ausweis der Nationalität dienenden Urkunden sowie im Journal des Schiffes zu vermerken, das letztere zurückzuweisen und zur Aenderung seines Laufs zu veranlassen." (§ 24.) Aehnlich auch das dänische Prisen-Reglement vom 15. Februar 1864.

Wir können diesen Standpunkt nur für rationell erachten und meinen demgemäß, daß eine Special-Notification nur obligatorisch ist:

1) soweit solches durch Staatsvertrag vereinbart oder reglementarisch vorgeschrieben ist, oder

2) wenn die Umstände dafür sprechen, daß das ansegelnde Schiff von der Existenz der Blockade keine Kenntniß hatte.

Die Special-Notification für alle Fälle als erforderlich erachten, heißt: das erste Unternehmen eines Blockadebruchs straflos stellen. [1])

§ 52.

Anhang.

Sperrung der eigenen Häfen.

I. Einen durchaus anderen Charakter wie denjenigen der Blockade im Sinne des § 48 hat die einem jeden Kriegführenden zustehende Schließung der eigenen Kriegs- und Handelshäfen. Es trägt eine solche Maßregel entweder vorwiegend den Charakter eines General-Embargo durch Zurückhaltung der neutralen und anderen Schiffe (§ 30 V.), oder es handelt sich gleichzeitig um eine Absperrung gegen das Einlaufen von Schiffen, im Interesse der Kriegführung.

So wurde nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges durch Anordnung des Chefs der Marinestation der Ostsee der Kieler Hafen ge-

---

[1]) S. auch Maclachlan, S. 534 ff. Abweichender Ansicht ist Geßner, s. namentlich D. d. N. S. 203 ff. und 244; er erachtet die Special-Notification für ein nach dem modernen Völkerrecht begründetes unerläßliches Erforderniß für den Thatbestand des Blockadebruchs.

sperrt, eine Maßregel, welche indeß am 28. September 1870, unter Festsetzung gewisser Einschränkungen mit Rücksicht auf den Kriegszustand einerseits und die eigene Sicherheit der Schifffahrt beim Passiren der Minensperre andererseits, wieder aufgehoben wurde. [1])

Einen anderen Zweck hatte die Sperrung französischer Häfen im Laufe desselben Krieges. Nachdem nämlich deutsche Truppen in Nordfrankreich bis an den Canal vorgedrungen waren und u. a. die Hafenplätze Rouen, Dieppe und Fécamp besetzt hatten, erklärte die französische Regierung mittelst Decrets vom 13. December 1870 den neutralen Mächten gegenüber diese Häfen und alle übrigen, welche etwa noch in die Hände der Deutschen fallen sollten, für blockirt durch die französische Seemacht. Es handelte sich hierbei lediglich darum, die Zufuhr von Vorräthen für die deutschen Truppen auf dem Seewege abzuschneiden. [2])

II. Die Sperrung der eigenen Häfen, gleichviel mit welchen Mitteln oder zu welchem Zweck sie erfolgt ist, kann, da sie nicht den Charakter der eigentlichen Blockade hat, auch nicht deren Consequenzen nach sich ziehen. Dieselbe kann allerdings ohne Frage erforderlichen Falls mittels Anwendung von Gewalt gegen diejenigen neutralen Schiffe, welche sich ihr nicht fügen wollen, durchgeführt werden; ingleichen muß ein Arrest auf solche neutralen Schiffe, welche sich nicht bereit finden, sich den

---

[1]) A. M. B. Nr. 178.

[2]) Dahn bemerkt dazu (Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Bd. 5. S. 121, 122): „Denn es stand zu erwarten, daß der Unternehmungsgeist der Engländer, welcher bisher mit so großem Erfolge Waffen und Material jeder Art über den Canal den Franzosen zugeführt hatte, einen solchen Liebesdienst gegen gute Bezahlung in richtiger Neutralität auch den Deutschen zu erweisen bereit sein werde. Es sollte die Erleichterung der Verpflegung dieser Theile der deutschen Armee auf dem Seewege, statt auf dem gerade für diese Truppen weitest gestreckten Landweg, abgehalten und die deutsche Besatzung dadurch vielleicht zum Abzug vermocht werden. Freilich traf die Maßregel kaum minder schwer die französische Bevölkerung dieser Gegenden, welche, von jeher auf den Seeweg für ihre Bedürfnisse vorzugsweise angewiesen, in Folge des Krieges weder aus den von den Deutschen besetzten Gebieten im Osten noch aus dem freien Hinterland im Südwesten Zufuhr erhielten, da aus letzterem die Bauern und übrigen Verkäufer in die deutschen Linien einzudringen theils nicht wagten, theils durch die französischen Behörden verhindert wurden. Besonders machte sich in dem außergewöhnlich strengen Winter der Mangel an Heizungsmaterial empfindlich fühlbar, da auch die englischen Kohlenschiffe durch die Blockade fern gehalten wurden; ein Decret der französischen Regierung vom 9. Januar 1871 stellte deshalb für die Zufuhr von Kohlen eine Ausnahme von der Hafensperre auf."

Sperrmaßregeln zu unterwerfen, als zulässig erachtet werden, und es wird bei activem Widerstand sogar die Vernichtung solcher Schiffe für gerechtfertigt in Gemäßheit der Kriegsraison gelten müssen; unstatthaft ist aber, weil völkerrechtlich nicht begründet, eine Condemnirung neutraler Schiffe beziehungsweise von deren Ladungen als gute Prise wegen Zuwiderhandelns gegen die Sperre.

V. Abschnitt.

Visitationsrecht.

§ 53.

Charakteristik.

I. Die Befugniß der Kriegführenden, Handelsschiffe auf See anhalten und beziehungsweise visitiren zu lassen, beruht auf unvordenklicher Praxis und ist niemals mit Erfolg bestritten worden. Sie wird am zutreffendsten mit dem Ausdruck Visitationsrecht (droit de visite, right of visit and search) bezeichnet.

II. Der Zweck des Visitationsrechts ist ein doppelter. Zunächst handelt es sich um Feststellung der Nationalität des angehaltenen Schiffs und sodann, wenn die neutrale Qualität constatirt ist, um die Vergewisserung darüber, ob das Schiff etwa im Begriff einer Verletzung der Neutralitätspflichten ist, welche das Völkerrecht auferlegt, beziehungsweise ob es sich eines solchen völkerrechtswidrigen Verhaltens schuldig gemacht hat. Insbesondere wird es darauf ankommen, zu ermitteln:

a. ob das neutrale Schiff Kriegscontrebande an Bord hat;

b. ob dasselbe im Begriff ist, nach einem blockirten Hafen zu gehen oder ob es von einem solchen herkommt;

c. ob dasselbe etwa feindliches Staatseigenthum an Bord hat (feindliches Privateigenthum ist durch die neutrale Flagge gedeckt).

III. Die Nothwendigkeit des Visitationsrechts liegt klar auf der Hand. So lange überhaupt die Wegnahme feindlicher Kauffahrteischiffe statthaft ist, müssen auch die Kriegführenden in der Lage sein, sich über deren Nationalität Gewißheit verschaffen zu können; und weil sie das Recht haben, neutrale Schiffe, welche, sei es durch versuchten Blockade-

bruch, sei es durch Unterstützung des Feindes mittelst Zufuhr von Kriegscontrebande, die Pflichten der Neutralität verletzen, aufzubringen, müssen sie auch die Mittel besitzen, die Bestimmung eines neutralen Schiffs und den Charakter seiner Ladung festzustellen. Wenn daher auch die Grenzen des Visitationsrechts in der Praxis sowohl wie in der Wissenschaft vielfach schwankend waren und zum Theil es auch noch jetzt sind, so kann doch das Recht an und für sich nicht mit Fug in Frage gestellt werden.[1])

IV. Legitimirt zur Ausübung des Visitationsrechts sind Kriegsschiffe und Caper, soweit letztere überhaupt noch vorkommen und für sie das Recht nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist.[2])

V. Die Ausübung ist zulässig auf dem ganzen Kriegsgebiet, also auf offener See und in den Territorialgewässern der Kriegführenden, nicht aber auf neutralem Seegebiet.[3]) Einer Ausübung des Visitationsrechts im nationalen Seegebiet des eigenen Bundesgenossen steht grundsätzlich nichts entgegen; der Bundesgenosse ist aber befugt, sein Gebiet auszuschließen. Heffter[4]) und Geßner[5]) erachten die Vornahme der Visitation im Gebiet des Bundesgenossen nur für zulässig in dem Fall der ausdrücklich oder stillschweigend ertheilten Genehmigung des letzteren.

Die Ausübung des Visitationsrechts ist übrigens begrenzt durch die Zwecke, welche damit verfolgt werden. Demgemäß wird dasselbe in solchen Meeren, welche dem engeren Kriegsschauplatz fern liegen, gegen neutrale Schiffe nur soweit auszuüben sein, als wirklich der begründete Verdacht einer Neutralitätspflichtverletzung vorliegt.[6])

---

[1]) Heffter, § 168, Bluntschli, § 819, Phillimore, III. § 325. — Ueber doctrinäre Bedenken einzelner Publicisten s. bei Geßner a. a. O. S. 297 bis 299. Hautefeuille (D. e. d. II. S. 438 ff.) bekämpft nur das Recht der Durchsuchung. — Das Visitationsrecht ist auch keineswegs, wie Geßner anzunehmen scheint (a. a. O. S. 252), ein Ausnahmerecht; diesen Charakter trägt es ebensowenig wie das Kriegsrecht überhaupt.

[2]) Das war z. B. der Fall im Art. 4 des Vertrages zwischen Rußland und England vom 5./17. Juni 1801. S. auch v. Martens, Caper § 20.

[3]) P. P. R. § 4; Oesterr. Regl. III. Nr. 1461.

[4]) § 168. — [5]) D. d. N. S. 314.

[6]) Während des Krieges zwischen Rußland und der Türkei hielt am 25. Juli 1877 ein russisches Kanonenboot in der Nähe der japanischen Küste (sogar innerhalb Kanonenschußweite von derselben) die deutsche Brigg „Oceanus“ an und entsendete einen Offizier mit Begleitung an Bord derselben, welcher die Schiffspapiere einsah und über die Ladung nähere Information einzog. — In diesem Verfahren lag, abgesehen von der Verletzung der japanischen

Zum Ausdruck ist dies gelangt im Artikel 10 des italienischen Decrets vom 20. Juni 1866, woselbst es heißt: „Obwohl das Visitationsrecht in Kriegszeiten unbeschränkt ausgeübt werden kann, empfehle ich Ihnen (den Commandanten der Schiffe 2c.), dasselbe nichts destoweniger nur an denjenigen Orten und unter denjenigen Umständen auszuüben, welche Beweggründe für die Annahme gewähren, daß die Visitation die Beschlagnahme des visitirten Schiffs zur Folge haben könne."

VI. Es gilt sodann der Grundsatz, daß das Visitationsrecht, seiner Begründung entsprechend, in möglichst schonender Weise und ohne unnöthige Belästigungen ausgeübt werden soll. „The right must unquestionably be exercised with as little of personal hardness and of vexation in the mode as possible." (Lord Stowell.)

VII. Kriegsschiffe und andere Staatsschiffe der Neutralen sind dem Visitationsrecht nicht unterworfen.[1]) Insbesondere werden solche Staats-Postdampfer der Neutralen, deren Führer ein activer Seeoffizier ist, sobald ihre desfallsige Eigenschaft feststeht, befreit sein.

VIII. Ob das Visitationsrecht während eines Waffenstillstands ausgeübt werden darf, wenn in der Vereinbarung über den Waffenstillstand nichts darüber festgesetzt ist, kann zweifelhaft sein. Nach unserem Dafürhalten ist die Frage zu bejahen; denn einmal ist die Ausübung dieses Rechts kein Act der Feindseligkeit; sodann aber würde die zeitweilige Nichtausübung dazu führen können, daß auf dem Wege des Seeverkehrs eine mißbräuchliche Unterstützung des Gegners seitens Neutraler in uneingeschränktester Ausdehnung stattfindet. — Entgegengesetzter Ansicht sind de Negrin[2]) und Hautefeuille.[3])

IX. Da die Voraussetzung für die Befugniß zur Ausübung des Visitationsrechts ist, daß sich der Visitator im Kriegszustand befindet, so kann neutralen Kriegsschiffen die Befugniß, die Legitimation von Kreuzern

Territorialhoheit, ein Mißbrauch des Visitationsrechts. Denn es war notorisch, daß die ostasiatischen Gewässer von türkischen Schiffen nicht besucht werden; zudem setzte der „Oceanus", sobald er das russische Kriegsfahrzeug als solches erkannt hatte, die deutsche Flagge. Unter den obwaltenden Umständen konnte aber der russische Commandant füglich nicht der Vermuthung Raum geben, daß das deutsche Schiff Kriegscontrebande für die Türkei führte oder anderweit im Begriff wäre, dem Feind Vorschub zu leisten. Sein Verfahren stand also mit dem Zweck des Visitationsrechts nicht im Einklang.

[1]) Hautefeuille, D. e. d. III. S. 438, 439; Phillimore, III. § 334; Geßner, a. a. O. S. 313, 314.

[2]) § 282. — [3]) a. a. O. IV. S. 44.

oder Capern der Kriegführenden festzustellen, nicht eingeräumt werden. Ein reciprokes Visitationsrecht der Neutralen existirt nicht. England hat indeß ein solches Recht für seine Kriegsschiffe Capern gegenüber, welche im Begriff sind, ein englisches Kauffahrteischiff aufzubringen, in Anspruch genommen.

Selbstredend steht den Kriegsschiffen aller Nationen die Befugniß zu, die unter der Flagge einer kriegführenden Macht als Caper fahrenden Schiffe anzuhalten und zu visitiren, sobald gegen letztere der Verdacht der Piraterie begründet erscheint (s. § 34).

§ 54.

Verfahren.

I. Das Verfahren bei der Visitation ist vielfach vertragsmäßig geregelt. Als Muster auch der neueren Vereinbarungen hat in der Regel der Artikel 17 des pyrenäischen Friedensvertrages vom 7. November 1659 zwischen Frankreich und Spanien gedient, welcher lautet: „Les navires d'Espagne, pour éviter tout désordre n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires Français et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement, à qui seront montrés les passeports par le maître du navire Français, par lesquels il puisse apparoir non-seulement de la charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ces deux moyens, on puisse connaître, s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité du dit navire que de son maître ou patron; auxquels passeports et lettres de mer, ce décret donnera entière foi et créance.“

Das Verfahren zerfällt je nach den Umständen des einzelnen Falls in zwei oder drei Acte, welche aber alle der Ausfluß desselben Rechts sind. Das Visitationsrecht umfaßt nämlich die Befugniß der Anhaltung, der Prüfung der Papiere und der eigentlichen Durchsuchung.

A. Anhaltung.

II. Der Kreuzer nähert sich dem zu visitirenden Schiff und giebt durch einen Kanonenschuß (vergl. § 12 II.) das Signal zum Beidrehen

oder Stoppen. Dieser Schuß muß unter der Nationalflagge abgegeben werden; durch die letztere wird die Legitimation zur Ausübung des Visitationsrechts angezeigt. Zur Nachtzeit ist über der Flagge eine Laterne zu setzen. Der Gebrauch einer falschen Flagge bei Abgabe des Signalschusses ist völkerrechtswidrig. (S. auch § 35 VIII. 2.)

In Betreff der Entfernung, in welcher sich der Kreuzer von dem Schiff, welches visitirt werden soll, zu halten hat, geben die zahlreichen Conventionen und Reglements von einander sehr abweichende Bestimmungen. Der Abstand, welcher innegehalten werden soll, ist insbesondere wie folgt festgesetzt:

a. auf Kanonenschußweite;
b. nicht näher wie auf Kanonenschußweite;
c. außerhalb Kanonenschußweite;[1])
d. auf halbe Kanonenschußweite;[2])
e. als nach den Umständen zu bemessen.[3])

Einzelne Reglements enthalten darüber gar keine Norm.

Die Normen zu a bis d entsprechen in keiner Weise den Verhältnissen, welche bei der Ausübung des Visitationsrechts in Betracht kommen. Ihre strenge Innehaltung wird in den meisten Fällen unmöglich sein beziehungsweise das Recht illusorisch machen oder wenigstens die Abfertigung der zu visitirenden Schiffe in lästigster Weise verzögern, während doch die Rücksicht auf den Seehandelsverkehr, insbesondere aber auf die mit demselben befaßten Neutralen, eine thunlichst schnelle Abfertigung erheischt; eine solche ist aber nur ausführbar, wenn der Kreuzer sich dem zu visitirenden Schiff auf einen möglichst geringen Abstand nähert. Die Kanonenschußweite beträgt heut zu Tage etwa 8 Seemeilen; auf diese Entfernung müßte also, bei Innehaltung der Normen zu a bis c, die Verbindung

---

[1]) Auch noch neuerdings; so in den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen zwischen dem norddeutschen Bund und Mexiko vom 28. December 1869 (B. G. Bl. 1870 S. 525 ff.) Art. XVII.; zwischen dem norddeutschen Bund und Salvador vom 3. Juni 1870 (R. G. Bl. 1872 S. 377 ff.) Art. XXI. In der französischen Instruction vom 31. März 1854 heißt es (Art. XIII.): „Vous vous tiendrez, autant que possible, hors de la portée de canon.“

[2]) Z. B. in dem Vertrage zwischen Frankreich und Rußland vom 11. Januar 1787, Art. XXXI.

[3]) In den meisten zwischen amerikanischen Staaten geschlossenen Verträgen, zuerst in demjenigen zwischen Chili und den Vereinigten Staaten von Nordamerika; ferner in einzelnen Reglements.

zwischen dem Kreuzer und dem Kauffahrteischiff mittels eines Boots hergestellt werden. Daß eine solche Communication sehr häufig gar nicht ausführbar ist, liegt auf der Hand. Aber auch für die älteren Perioden, wo die Maximaltragweite der Geschütze eine erheblich geringere gewesen ist, waren jene Festsetzungen in hohem Grade unpraktisch, und zutreffend bemerkt Ortolan:[1]) „Dans la plupart des anciens traités, il est dit que, pendant qu'on procède à la visite, le bâtiment visiteur doit rester hors de la portée du canon; dans d'autres il est dit qu'il restera à la portée du canon; quelques-uns permettent d'approcher jusqu'à la demi-portée. A coup sûr ces clauses n'ont pas été rédigées par des marins. Il est des circonstances, dépendant de l'état du vent et de la mer, où il serait tout à fait impardonnable à un commandant d'aventurer un canot et les hommes qui en font l'équipage à une distance aussi considérable que celle de la portée du canon, et, à plus forte raison, à une distance hors de la portée. Le bâtiment qu'on veut reconnaître est suspect jusqu'après la visite, et peut fort bien être un ennemi, malgré l'apparence de son pavillon; il faut donc se mettre à même de le tenir en respect, et le conserver pour cela, sinon sous la volée de ses pièces, du moins à une distance raisonnable. C'est ainsi qu'on en use sagement dans la pratique du droit commun général.“

Wenn zur Nachtzeit ein Kreuzer einem Kauffahrteischiff begegnet, so würde er sich, wenn er dasselbe anhalten will, zunächst auf Kanonenschußweite zu entfernen und alsdann den Signalschuß abzugeben haben!

In neueren Verträgen ist denn auch den Erfordernissen der Praxis entsprechend festgesetzt, daß die innezuhaltende Entfernung, unter Berücksichtigung des Zwecks der Anhaltung, abhängig zu machen sei von den nautischen und den Witterungsverhältnissen einerseits und andererseits von dem Grad des Verdachts.

Das preußische Prisen-Reglement enthält im § 11 die einfache Vorschrift: „Der Befehlshaber des Kreuzers giebt dem Schiff das Signal, beizulegen oder zu stoppen“ — und das genügt. Der innezuhaltende Abstand ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bemessen.

III. Auf ein Schiff, welches dem Signalschuß nicht durch Breidrehen oder Stoppen Folge leistet oder sich gar augenscheinlich der Anhaltung

---

[1]) II. S. 256.

durch die Flucht zu entziehen sucht, ist scharf zu schießen; leistet es auch einem in die Takelage abgegebenen scharfen Schuß nicht Folge, so ist jede zu dem Zweck der Anhaltung erforderliche Gewaltmaßregel zuläßig.

Im Fall das Schiff gewaltsamen Widerstand leistet, wird es schon aus dem Grunde gute Prise; denn es macht sich einer feindseligen Handlung schuldig.[1]) Der einfachen Flucht diese Folge beizumessen, liegt kein Rechtsgrund vor; ein Schiff, welches sich der Anhaltung durch die Flucht zu entziehen sucht, ist aber als verdächtig aufzubringen.[2]) Auch in Vorbereitungen zum gewaltsamen Widerstand hat man dann und wann eine feindselige Handlung erblicken zu sollen geglaubt und daraus einen Grund für die Condemnirung hergeleitet.[3])

Phillimore[4]) weist hierbei zutreffend darauf hin, daß die Condemnirung in derartigen Fällen nicht gerechtfertigt sei, wenn das neutrale Schiff keinen vernünftigen Grund gehabt habe, an das Bestehen des Kriegszustands zu glauben.

Es kommt ferner in Frage, ob in derartigen Fällen neben dem Schiff die Ladung zu confisciren ist, sei es unter allen Umständen, sei es nur in dem Fall, daß der Rheder oder Capitän gleichzeitig Ladungseigenthümer ist. Die britische Praxis hat sich im Princip für die Confiscation der Ladung entschieden, und englische sowohl wie amerikanische Publicisten erachten dieselbe für gerechtfertigt; es wird namentlich dafür geltend gemacht, daß der Capitän ja auch beabsichtige, durch den Widerstand die Ladung der Visitation zu entziehen.[5]) Anderweit gehen die Anschauungen in der Doctrin auseinander.

Unseres Dafürhaltens ist für die Confiscation der Ladung, soweit dieselbe nicht etwa Kriegscontrebande ist, gleichviel ob sie dem Rheder

---

[1]) P. P. R. § 7 Nr. 3 und § 4 Nr. 2. Ueber vereinzelte doctrinäre Bedenken dagegen s. bei Geßner, D. d. N. S. 332 ff.

[2]) a. a. O. § 5 Nr. 3.

[3]) Die Praxis war vielfach schwankend. Die französische Marine-Ordonnanz von 1681 (III. 9. Art. XII) erforderte für die Condemnirung „la résistance et le combat“; andere Reglements, nach dem Vorgang der spanischen Ordonnanz von 1718, Widerstand oder Kampf.

[4]) III. § 339.

[5]) Phillimore, III. §§ 336 ff.; derselbe bemerkt aber dabei, daß gewaltsamer Widerstand von Seiten eines feindlichen Schiffs, als ein durchaus berechtigter Act, nicht die Confiscation der an Bord eines solchen befindlichen neutralen Ladung nach sich ziehe (§ 339); s. ferner Wheaton, El. II. S. 190 und Wildman, II. S. 122.

oder Capitän gehört oder nicht, ein Rechtsgrund nicht vorhanden. Die Confiscation ist die Strafe des Widerstands; solchen leistet aber nur das Schiff; die Ladung ist dabei außer unmittelbarer Beziehung.

B. Prüfung der Papiere.

IV. Der Anhaltung folgt die Prüfung der Schiffspapiere. Dieselbe findet entweder an Bord des Kreuzers oder an Bord des angehaltenen Schiffs statt. Die Praxis ist in dieser Hinsicht keine gleichmäßige. Das preußische Prisen-Reglement bestimmt im § 11, daß der Commandant des Kreuzers den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen lassen soll; in den obengedachten Verträgen des norddeutschen Bundes mit Mexiko und Salvador und in sehr zahlreichen anderweiten Conventionen, welche sich der Festsetzung des Artikels 17 des pyrenäischen Friedensvertrages anschließen, ist vereinbart, daß die Prüfung der Papiere nur an Bord des zu visitirenden Schiffs zu erfolgen habe, daß die Papiere nicht mitgenommen werden und daß der Capitän, die Offiziere oder die Mannschaft unter keinem Vorwande genöthigt werden dürfen, sich an Bord des visitirenden Schiffs zu begeben. Das österreichische und das dänische Reglement enthalten entsprechende Vorschriften, wie das preußische, während das französische, das italienische und das russische die entgegengesetzte Regel aufstellen. Jedenfalls geben im Specialfall in erster Linie die bestehenden Verträge den Ausschlag. In Ermangelung verbindlicher Vorschriften wird der Entsendung eines Visitations-Commandos an Bord des angehaltenen Schiffs der Vorzug zu geben sein. [1])

Soll die Untersuchung an Bord des angehaltenen Schiffs erfolgen, so wird in der Regel ein Visitations-Commando, bestehend aus einem oder zwei Offizieren mit zwei oder drei Mann, mittels Boots nach jenem entsendet; außer diesem Commando soll sich in dem Boot nur die zu dessen Bedienung erforderliche Mannschaft befinden.

V. Die Prüfung der Papiere hat den Zweck, die Nationalität des Kauffahrteischiffs, dessen Bestimmung und den Charakter seiner Ladung festzustellen, und dieser Zweck muß daher bei der Vornahme vorzüglich im Auge behalten werden.

Die für die Prüfung erforderlichen beziehungsweise geeigneten Papiere lassen sich in drei Kategorieen theilen. [2])

---

[1]) Diese Meinung vertritt auch Bulmerincq (S. 330).

[2]) Ueber die nach den Gesetzgebungen einer Reihe von Staaten erforderlichen Schiffspapiere s. Bulmerincq, S. 352 ff.

a. Papiere, betreffend die Nationalität des Schiffs.

Für die Feststellung der Nationalität kommen nach den particulären Seerechten der Jetztzeit hauptsächlich in Betracht das Register-Certificat und der Seepaß (Seebrief). Ein ordnungsmäßig ausgefertigtes Certificat giebt den vollständigen Beweis für die Nationalität eines Schiffs; sobald ein solches vorgelegt werden kann, fällt mithin die Veranlassung zu einer weiteren Prüfung fort.[1]) Nur, wenn der begründete Verdacht vorliegt, daß in denjenigen Voraussetzungen, von welchen das Recht, die betreffende Flagge zu führen, abhängt, seit der Ausstellung des Certificats eine Veränderung eingetreten ist, durch welche das Schiff jenes Recht verloren haben würde, wird eine weitere Prüfung nothwendig sein.

Papiere, welche in Ermangelung eines Registercertificats oder eines Seepasses zum Nachweis der Nationalität dienen können, sind: das Flaggenattest (§ 9 VII. 2), der Bielbrief, der Meßbrief, das Rhedereiverzeichniß und anderweite Eigenthumsurkunden (s. auch § 9 X), beziehungsweise auch die Musterrolle, insofern dieselbe über die Nationalität der Schiffsmannschaft Auskunft giebt.

In allen Fällen wird der visitirende Offizier darauf zu achten haben, ob die ihm vorgelegten Papiere sich auch wirklich auf das Schiff beziehen, dessen Nationalität constatirt werden soll.

b. Reisepapiere.

Das wichtigste ist das Schiffstagebuch (Journal, Logbuch), welches jedes größere Schiff führen muß;[2]) ferner dienen zur Feststellung des Abgangsorts des Schiffs und seiner Bestimmung: die Musterrolle, Pässe, Zollclarirungs-Documente und die Ladungspapiere.

---

[1]) § 9 des deutschen Gesetzes vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe ꝛc., bestimmt: „Durch das Certificat wird das Recht des Schiffs, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen. Zum Nachweise dieses Rechts ist insbesondere ein Seepaß nicht erforderlich." Ebenso das dänische Gesetz vom 13. März 1867.

[2]) In das Journal müssen für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten eingetragen werden; es müssen darin namentlich täglich die von dem Schiff gehaltenen Curse und zurückgelegten Distancen sowie die ermittelte Breite und Länge vermerkt werden, so daß die Einsicht desselben ein fortlaufendes Bild über die Reisetour giebt. S. über die Führung des Journals an Bord deutscher Schiffe Art. 486 ff. des Handelsgesetzbuchs.

c. Ladungspapiere.

Die Prüfung derselben dient zur Feststellung des Charakters, der Herkunft, des Bestimmungsorts und der Eigenthümer der Ladung. Es kommen hauptsächlich in Betracht: Frachtverträge (Chartepartieen, engl. charter partie), das Manifest (engl. freight list), ein Verzeichniß der geladenen Güter, und ganz besonders die Connossemente (Ladescheine, engl. bill of lading).[1]) Daneben können Ursprungscertificate, Facturen, Correspondenzen ꝛc. wünschenswerthe Auskunft geben.

Die Frage über das Eigenthumsrecht an der Ladung beurtheilt sich nach Handelsrecht oder nach allgemeinen privatrechtlichen Grundsätzen.[2])

VI. Die Prüfung der Papiere hat sich auf den Inhalt derselben, sowie darauf zu erstrecken, ob dieselben augenscheinlich oder wahrscheinlich falsch oder gefälscht und ob doppelte Papiere verschiedenen Inhalts vorhanden sind.

Das Ergebniß der Revision muß nach vernünftigem Ermessen gefunden werden. Es soll mit Sorgfalt, aber ohne Chicane und übertriebene Subtilität geprüft werden. Der Mangel einzelner Papiere der einen oder anderen Kategorie ist ohne Belang, wenn nur die vorhandenen die neutrale Qualität des Schiffs und die Unverfänglichkeit der Bestimmung und der Ladung mit hinreichender Gewißheit ergeben. Mangel des Register-Certificats, soweit ein solches vorgeschrieben ist, des Schiffsjournals, der Musterrolle oder der Mangel aller die Ladung betreffenden Papiere macht freilich ein Schiff stets verdächtig.

VII. Ergiebt sich bei Prüfung der Papiere kein Bedenken, so wird dem Schiff die Fortsetzung der Reise gestattet,[3]) und empfiehlt sich die

---

[1]) Das von dem Capitän nach Beendigung jeder einzelnen Abladung dem Ablader auszustellende Connossement soll nach dem deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 645) enthalten: den Namen des Schiffers, den Namen und die Nationalität des Schiffs, den Namen des Abladers, den Namen des Empfängers (beziehungsweise an Ordre), den Abladungshafen, den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Ordre über denselben einzuholen ist, die Bezeichnung der abgeladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen, die Bestimmung in Ansehung der Fracht, den Ort und den Tag der Ausstellung, die Zahl der ausgestellten Exemplare.

[2]) Maclachlan, S. 525.

[3]) Cauchy, I. S. 56, 57: „Ce qu'on appelle vaguement le „droit de visite", nous paraît donc devoir se restreindre généralement, et d'après les notions de l'équité naturelle, à la visite des papiers de bord. Il ne doit, suivant nous, s'étendre à la visite du navire et de la cargaison que dans le cas où, par suite

Ausstellung eines Attests über die stattgehabte Prüfung und deren Ergebniß oder ein bezüglicher Vermerk auf den Schiffspapieren.

C. Durchsuchung.

VIII. Ergiebt sich bei Revision der Papiere begründete Veranlassung zu einem die Aufbringung rechtfertigenden Verdacht, so sind an Bord des angehaltenen Schiffs zunächst noch die erforderlichen Recherchen vorzunehmen; auch das Verhalten des Capitäns oder der Mannschaft kann hierzu Anlaß geben. Für diese Recherchen gelten folgende Regeln:

1) Die Durchsuchung soll unter Zuziehung des Schiffers und möglichst schonend vorgenommen werden.

2) Verschlossene Räumlichkeiten, Verschläge, Schränke, Kisten, Tonnen, Fastagen und sonstige Behältnisse dürfen nicht von dem Visitirenden eröffnet oder erbrochen werden. Erachtet derselbe deren Durchsuchung für erforderlich, so hat er solche durch den Schiffer öffnen zu lassen.

3) Auch die lose im Schiff liegende Ladung darf nur unter Zuziehung des Schiffers durchsucht werden.

4) Verweigert der Schiffer seine Mitwirkung bei der Durchsuchung oder die verlangte Eröffnung verschlossener Räumlichkeiten oder Behältnisse, so setzt er sich der Aufbringung aus, weil ja der Verdacht begründet erscheint, daß darin unerlaubte Waaren enthalten sind. Ein Zwang gegen den Schiffer ist weder statthaft noch danach erforderlich.

§ 55.

Aufbringung.

I. Die Aufbringung eines Kauffahrteischiffs, soweit ein solches nicht schon als ein feindliches dem Seebeuterecht unterworfen ist, erfolgt:

a. sofern dasselbe durch sein Verhalten auf das ihm zum Beidrehen oder Stoppen gegebene Signal dazu Veranlassung gegeben hat (s. § 54);

b. wenn die Visitation den Thatbestand oder den Verdacht einer Neutralitätsverletzung auf Seiten desselben ergeben hat.

II. Eine Aufbringung ist hiernach gerechtfertigt in folgenden Fällen:

1) gegen Schiffe feindlicher Nationalität, soweit dieselben nicht von dem Seebeuterecht eximirt sind (s. § 37);

de circonstances tout à fait exceptionnelles, il existerait des soupçons de fraude, non pas légers et futiles, tels que peut en imaginer une politique arbitraire, mais sérieux et graves, tels que seraient, par exemple, des altérations manifestes dans la tenue des papiers de bord ou l'absence non justifiée de ces papiers."

2) wenn ein Schiff auf das gegebene Signal nicht beilegt oder stoppt;[1])

3) wenn dasselbe sich mit Gewalt der Anhaltung widersetzt;[2])

4) im Falle des Versuchs oder der Vorbereitung zum gewaltsamen Widerstand;

5) wenn das Schiff sich über seine Nationalität nicht genügend ausweisen kann;[3])

6) wenn dasselbe keine Papiere führt oder dieselben beseitigt hat, zumal wenn dieses erst geschehen, als der Kreuzer bereits in Sicht war;[4])

7) wenn dasselbe doppelte Papiere verschiedenen Inhalts oder Papiere führt, welche erwiesenermaßen oder wahrscheinlich falsch oder gefälscht sind;[5])

8) wenn das Schiff des versuchten Blockadebruchs überführt oder verdächtig ist, vorausgesetzt, daß die Annahme begründet ist, daß der Blockadezustand demselben bekannt war (§ 51);

9) wenn der Schiffer sich der Durchsuchung von Räumlichkeiten oder Behältnissen, in denen sich muthmaßlich Kriegscontrebande oder Papiere befinden, widersetzt;[6]) die Weigerung, dergleichen verschlossene Räumlichkeiten rc. zu öffnen, steht dem gleich;

10) wenn die Ladung aus Kriegscontrebande besteht (§ 46); besteht jedoch die Ladung nur zum Theil aus Kriegscontrebande, so kann, nach einzelnen Reglements, der Schiffer durch Löschen derselben auf der Stelle oder im nächsten Hafen das Schiff von der Aufbringung befreien[7]) (§ 46 IV.);

11) wenn ein Fall der uneigentlichen Kriegscontrebande und gleichzeitig der Verdacht vorliegt, daß der Rheder oder der Schiffer davon Kenntniß hat (§ 47 II.).

§ 56.

Einschränkung des Visitationsrechts durch Convoyirung.

I. Man versteht unter Convoi in der weiteren Bedeutung des Worts das Schutzgeleit von Transporten durch bewaffnete Macht. Von besonderer Wichtigkeit ist die Convoyirung der Kauffahrteischiffe durch Kriegsschiffe. Der ursprüngliche Zweck derselben war die Gewährung von Schutz gegen Seeraub und sonstige Gefährdungen. Die Anwendung des

---

[1]) P. P. R. § 5 Nr. 3. — [2]) a. a. O. § 4 Nr. 2. — [3]) § 6. — [4]) a. a. O. § 5 Nr. 2. — [5]) a. a. O. § 5 Nr. 1. — [6]) a. a. O. § 3 Nr. 3. — [7]) a. a. O. § 7 Nr. 2.

Convois als Schutzmittel für den neutralen Handelsverkehr auf See ist neueren Ursprungs.

Der Convoi neutraler Handelsschiffe soll den Kriegführenden eine Garantie geben, daß auf den unter der Bedeckung befindlichen Fahrzeugen sich keine Contrebande-Artikel befinden, und daß ihre Bestimmung eine erlaubte ist. Wird eine solche Garantie gegeben, so fällt der Zweck der eigentlichen Visitation weg. In diesem Sinne ist auch das Verhältniß bereits vor zwei Jahrhunderten verstanden worden. Allgemeine Anerkennung hat aber ein Ausschluß des Visitationsrechts convoyirten Schiffen gegenüber niemals gefunden; insbesondere hat die großbritannische Regierung gegen eine solche Auffassung vielfach Verwahrung eingelegt. [1])

---

[1]) Im Jahre 1799 gab die Aufbringung convoyirter dänischer Schiffe durch englische Kreuzer, wegen des seitens des dänischen Convoibefehlshabers geleisteten Widerstands gegen die Visitirung, Anlaß zu einer Entscheidung des englischen Admiralitätsgerichts. Es wurde in dem betreffenden Urtheil ausgeführt, wie die Convoyirung nur in dem Fall die Ausübung des Visitationsrechts ausschließe, wenn solches durch Vertrag vereinbart sei. — In dem folgenden Jahre führte die Wegnahme der dänischen Fregatte „Freya", welche sich gleichfalls der Visitation einer Anzahl von ihr geleiteter Schiffe durch englische Kreuzer widersetzt hatte, zu weitläufigen Verhandlungen. Schließlich entsendete die großbritannische Regierung einen Specialcommissarius nach Kopenhagen, kündigte aber gleichzeitig der dänischen Regierung an, daß, um den Vorstellungen dieses Delegirten größeres Gewicht zu geben, und den Auseinandersetzungen, welche die Nothwendigkeit extremer Maßregeln (die der König von England mit Widerstreben ins Auge fassen müsse) herbeiführen könnten, den Weg zu bahnen, ein Geschwader denselben begleiten werde. Angesichts von 16 englischen Kriegsschiffen im Sund mußte sich die dänische Regierung dazu verstehen, auf fernere Convoyirungen zu verzichten. — Auch Schweden gegenüber hatte das englische Admiralitätsgericht in jener Zeit Gelegenheit, sich über das Rechtsverhältniß bei Convoyirungen auszusprechen. Es waren nämlich eine Anzahl schwedischer Kauffahrteischiffe, welche unter Convoi der schwedischen Fregatte „Ulla Fersen" segelten, in Folge des Protests und der Widersetzung des schwedischen Commandanten Baron Cederström gegen die Visitation, durch englische Kreuzer von letzteren aufgebracht worden. In dem desfallsigen Urtheil des Admiralitätsgerichts vom 11. Juni 1799 wird ausgeführt: „Jede kriegführende Nation habe das Recht, Schiffe auf offener See zu visitiren, und die Autorität des Souveräns des neutralen Landes, die sich auf irgend eine gewaltsame Weise einmischt, könne rechtmäßiger Weise an diesen Befugnissen der Kreuzer nichts ändern, weil dieses einem Widerstand unrechtmäßiger Gewalt gegen gesetzliches Recht analog erscheinen würde; wenn einige Mächte durch besondere Verträge dahin übereingekommen seien, daß die Anwesenheit eines ihrer bewaffneten Schiffe als eine Bürgschaft dafür angesehen werden solle, daß die Kauffahrteischiffe nichts an Bord haben, was sich nicht mit der Freundschaft und Neutralität vertrage, so könne dies

II. In Betreff der Ausübung des Visitationsrechts gegen convoyirte Schiffe haben sich indeß besondere Regeln gebildet auf der Grundlage gewisser Voraussetzungen, durch welche den Kriegführenden die erforderlichen Garantieen gegeben werden sollen.[1]) Insbesondere soll der Befehlshaber

---

die übrigen nicht verbinden, der persönlichen Visitation und Durchsuchung zu entsagen." Die Instruction des Capitäns Baron Cederström vom 17. Mai 1798 ging freilich von ganz abweichenden Gesichtspunkten aus; sie lautete bezüglich dieses Punktes dahin: „Im Fall der Befehlshaber irgend einem Kriegsschiff anderer Nationen, einem oder mehreren, oder irgend einer Flotte begegnet, so soll er sie mit aller möglichen Freundschaft behandeln und keine Gelegenheit zu Feindseligkeiten geben; im Fall er aber auf ein bewaffnetes feindliches Schiff stößt, welches nähere Untersuchung davon wissen will, daß die Fregatte dem Könige von Schweden gehört: so soll der Befehlshaber vermöge der Flagge und des Salutirens erklären, daß dies so sei; sollte aber das feindliche Schiff auf den Kauffahrteischiffen des Convoi Nachsuchungen anstellen wollen, welches so viel als möglich verhindert werden muß, und darauf bestehen, sollten dabei keine freundschaftlichen Vorstellungen stattfinden und ungeachtet des freundschaftlichen Betragens des Befehlshabers die Kauffahrteischiffe gewaltsam angegriffen werden, so muß Gewalt der Gewalt entgegengesetzt werden." Der Baron Cederström hatte übrigens durch ein bewaffnetes Boot einen englischen Offizier, der auf eines der genommenen Kauffahrteischiffe gesetzt war, abholen und an Bord seiner Fregatte bringen lassen; da er ihn aber in der Folge, Angesichts der überlegenen englischen Kriegsmacht, wieder ausgeliefert hatte, so wurde er nach Schweden zurückberufen, vor ein Kriegsgericht gestellt und zum Erschießen verurtheilt; auf dem Richtplatze begnadigt, wurde er als Staatsgefangener auf Festung geschickt.

[1]) Die bewaffnete Neutralität der nordischen Mächte von 1800 stellt folgende Norm auf (Art. III.): „Qu'il suffira que l'officier qui commandera un ou plusieurs vaisseaux de guerre de la marine royale ou impériale, convoyant un ou plusieurs bâtiments marchands, déclare que son convoi n'a point de contrebande pour qu'il ne se fasse aucune visite sur son vaisseau ni sur les bâtiments convoyés. Pour assurer encore davantage à ces principes le respect dû à des stipulations inspirées par le désir désintéressé de maintenir les droits immuables des nations neutres, les parties contractantes, voulant donner une preuve de leur loyauté et de leur amour de la justice, s'engagent de la manière la plus formelle à défendre de nouveau à leurs capitaines, tant des vaisseaux de guerre que de commerce, de ne charger sur leurs vaisseaux, garder à leur bord, ou recéler aucun des objets qui, aux termes de la présente convention pourroient être regardés comme contrebande. Elles s'obligent aussi à tenir la main à l'exécution des ordres qu'Elles donneront dans leurs amirautés et partout où il sera nécessaire; et à cette fin de faire imprimer derrière le présent acte le règlement qui renouvellera sous les peines les plus rigoureuses, la défense ci-dessus afin que l'on ne puisse en prétexter cause d'ignorance."

Eine eingehendere Regelung, jedoch unter Aufgabe des Princips der Unzulässigkeit der Ausübung des Visitationsrechts, enthält der englisch-russische Vertrag

des Convois vor Antritt der Reise sich die Ueberzeugung von der Unverfänglichkeit der Ladung und der Bestimmung der zu geleitenden Schiffe verschaffen; er soll namentlich die Schiffspapiere einer sorgfältigen Prüfung

---

vom 17. Juni 1801, woselbst es im Art. IV. heißt: „Les deux hautes parties contractantes, voulant encore prévenir tout sujet de dissension à l'avenir en limitant le droit de visite des vaisseaux marchands allant sous convoi aux seuls cas où la puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par l'abus du pavillon neutre, sont convenues:

„1° Que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguant sous le convoi d'un vaisseau de guerre de ladite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, aux corsaires ou aux autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre;

„2° Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de guerre seront tenus, avant qu'ils reçoivent les instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passeports et leurs certificats ou lettres de mer dans la forme annexée au présent traité;

„3° Que lorsqu'un tel vaisseau de guerre, ayant sous convoi des navires marchands, sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors de la portée du canon, à moins que l'état de la mer ou le lieu de la rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement; et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau du convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et des certificats qui doivent constater, d'une part, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre sous son escorte tels ou tels vaisseaux marchands de sa nation, chargés de telle cargaison et pour tel port; et, d'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés.

4° Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite, si les papiers sont reconnus en règle et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre (y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante) doit amener et détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de nommer et de déléguer un ou plusieurs officiers pour assister à la visite desdits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque bâtiment marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante.

„5° S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance en guerre, ayant examiné les papiers trouvés à bord et ayant interrogé

unterziehen und ferner constatiren, daß die Schiffe keine Kriegscontrebande geladen haben.

III. Soweit nicht Reglements[1]) oder Conventionen die Directiven für die Ausübung des Visitationsrechts gegen Schiffe unter Convoi geben, können folgende Grundsätze als maßgebend angenommen werden:

1) die Achtung vor dem neutralen Staat überhaupt und vor dessen Kriegsflagge im Besonderen erheischt es, daß den amtlichen Erklärungen der von demselben eingesetzten Befehlshaber Glauben geschenkt wird; als eine Verletzung dieser schuldigen Achtung müßte es erscheinen, wollte man der Versicherung des Convoyeurs, als des Organs einer befreundeten Macht, gegenüber offenes Mißtrauen an den Tag legen.[2])

---

le maître et l'équipage du vaisseau, aperçoive des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire marchand afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. Le navire marchand sera amené tout de suite au port le plus proche et le plus convenable appartenant à la puissance belligérante; et la recherche ultérieure sera conduite avec toute la diligence possible."

Sehr ausführliche Vorschriften in Betreff der Uebernahme und Führung von Convois enthält das österr. Reglement (III. § 117).

[1]) Das P. P. R. enthält nur im § 12 die Vorschrift, daß neutrale Schiffe unter dem Convoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht der Untersuchung nicht unterworfen seien, und daß die Erklärung des Befehlshabers des Convoi genüge, daß die Papiere der convoyirten Schiffe in Ordnung sind und daß dieselben keine Kriegscontrebande an Bord haben; ebenso das österr. Regl. (III. 1463).

[2]) Ortolan (II. S. 272 ff.) bemerkt: „Comme il est notoire que les gouvernements neutres sont dans l'impossibilité physique d'obvier entièrement au commerce frauduleux de leurs sujets que l'appât du gain conduit souvent à des entreprises illicites, les navires de commerce lorsqu'ils naviguent seuls ne présentent aucune garantie de leur caractère jusqu'à parfaite vérification. Les belligérants ne peuvent procéder à cette vérification que par eux-mêmes, en exerçant la visite des papiers de bord et, suivant les cas, celle de la cargaison. Mais toute enquête est pour eux inutile s'ils rencontrent comme garantie l'attestation authentique du gouvernement aux sujets duquel ces navires appartiennent. Or le commandant d'un bâtiment de guerre représente son gouvernement. Lorsqu'il a acquis par lui-même l'assurance que les navires de sa nation placés sous son escorte sont parfaitement en règle, qu'ils ne violent et qu'ils ne doivent violer aucun des devoirs de la neutralité, le témoignage qu'il donne doit suffire, et ne peut être révoqué en doute sans porter atteinte à la loyauté et à l'honneur de ce gouvernement. Au point de vue de la sûreté que réclame le belligérant, ce

2) In der Regel wird sich daher die Ausübung des Visitationsrechts auf die Entgegennahme einer Erklärung des Convoi-Befehlshabers darüber zu beschränken haben,

a. ob die betreffenden Fahrzeuge wirklich zu seinem Convoi gehören;

b. welches deren Nationalität und Bestimmung ist;

c. ob sie Kriegscontrebande an Bord haben.

Zur Entgegennahme dieser Erklärung hat der Kreuzer einen Offizier an Bord des Geleitschiffs zu entsenden.

Nicht selten wird auch die Versicherung auf Ehrenwort erfordert.[1]) Das ist aber keineswegs die allgemeine Regel.[2])

---

témoignage a même plus de valeur que n'en a l'inspection des lettres de mer, que ferait ce dernier lui-même. Quand le navire de commerce navigue sans contrôle, les papiers qu'il présente pour constater sa neutralité et la destination de son chargement peuvent être faux, sans que le belligérant puisse en acquérir la conviction et la preuve; le commandant d'un convoi, au contraire, parfaitement renseigné d'avance dans les moindres détails sur le compte des navires placés sous son escorte, ne peut être trompé ni sur leur caractère ni sur leur destination."

Die Unmöglichkeit einer Täuschung kann indessen nicht mit Fug behauptet werden. Zutreffend hebt Bluntschli (Anm. zu § 825) in dieser Hinsicht hervor: „Der Kriegsstaat hat immerhin sein selbstständiges Recht und Interesse zu wahren. Daher kann ihm nicht zugemuthet werden, daß die Berufung auf das Zeugniß des neutralen Staats jede weitere Prüfung auch verdächtiger Schiffe absolut verhindere. Es ist möglich, daß der neutrale Staat selber getäuscht worden war und seinerseits nicht sorgfältig genug geprüft hatte. Es ist überdem noch eher möglich, daß der Kriegsstaat und der neutrale Staat eine verschiedene Meinung über die Ausdehnung des Begriffs Contrebande haben, und jener eine Ladung für Contrebande hält, welche dieser nicht als Contrebande ansieht. Da kommt es wieder darauf an, den Conflict der Meinungen und Interessen auszugleichen." — Ebenso Geffken (bei Heffter zu § 170): Die Begleitung könne keine Unverletzlichkeit constituiren, weil der geleitende Befehlshaber getäuscht sein könne, auch eine verschiedene Auffassung über die Natur der betreffenden Waaren möglich sei. — Diese Möglichkeit einer Täuschung hat auch die französische Instruction vom 31. März 1854 vorgesehen, deren Art. 14 vorschreibt: „Vous ne visiterez point les bâtiments qui se trouveront sous le convoi d'un navire de guerre allié ou neutre et vous vous bornerez à réclamer du commandant du convoi une liste des bâtiments placés sous sa protection avec la déclaration écrite qu'ils n'appartiennent pas à l'ennemi et ne sont engagés dans aucun commerce illicite. Si cependant vous aviez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, vous communiqueriez vos soupçons à cet officier qui procéderait seul à la visite des bâtiments suspectés."

[1]) Z. B. in dem bereits mehrfach erwähnten Vertrag zwischen dem norddeutschen Bund und Salvador vom 13. Juni 1870, Art. XXI.

[2]) Irrthümlicher Weise behauptet das de Negrin (§ 284). — Das russische

3) Fällt die erforderte Erklärung befriedigend aus, so ist von jeder weiteren Ausübung des Visitationsrechts Abstand zu nehmen.

4) Eine Visitation beziehungsweise Aufbringung ist insbesondere für gerechtfertigt zu erachten:

a. wenn der Convoi-Befehlshaber es ablehnt, die erforderte Erklärung abzugeben;

b. wenn er erklärt, daß das eine oder andere von den Schiffen überhaupt nicht zu seinem Convoi gehöre;

c. wenn sich aus der Erklärung ergiebt, daß ein Schiff in einer Neutralitätsverletzung begriffen ist.

Hat sich die Nothwendigkeit der Visitation ergeben, so soll dem Convoi-Befehlshaber anheimgestellt werden, einen Offizier zur Beiwohnung derselben abzuordnen.

IV. Keinen Anspruch auf irgend welche privilegirte Behandlung haben Schiffe, welche sich eigenmächtig dem Convoi angeschlossen haben, ferner solche, die zufällig in den Convoi hineingerathen oder die von dem Convoi abgekommen sind. [1])

V. Ist einmal ein Mißbrauch der Convoyirung auf Seiten des Convoyeurs constatirt, so giebt das unzweifelhaft den Kreuzern der Kriegführenden die Befugniß zur strengsten Ausübung des Visitationsrechts gegen Kauffahrteischiffe der betreffenden Flagge ohne jede Rücksicht auf die Convoyirung.

VI. Nach der älteren Praxis waren hinsichtlich der Ausübung des Visitationsrechts Capern dieselben Befugnisse eingeräumt wie Kriegsschiffen. [2]) Seit dem Anfang dieses Jahrhunderts hat man denselben aber das Recht der Visitation gegen convoyirte Schiffe nicht mehr zugestanden; namentlich haben die bewaffnete Neutralität von 1800 und der

Reglement von 1869 (§ 103) erfordert eine schriftliche Versicherung oder ein Signal.

[1]) Die Capitäne der convoyirten Schiffe haben, so lange sie den Schutz beanspruchen, den Anweisungen des Convoyeurs, namentlich hinsichtlich des Curses und der Fahrgeschwindigkeit, Folge zu leisten. Die Verständigung erfolgt mittels der allgemein gebräuchlichen oder besonders vereinbarter Signale. Eingehende Vorschriften darüber enthalten die Q. R. in den §§ 1930 ff. Das britische Gesetz (27 and 28 Vict. cap. 25 § 46) bedroht Zuwiderhandeln gegen die Anordnungen des Convoi-Befehlshabers, ingleichen eigenmächtiges Verlassen des Convois mit Geldstrafe bis zu 500 Pfd. Sterl. und Gefängniß bis zu einem Jahre. S. auch die citirten österreichischen Vorschriften.

[2]) v. Martens, Caper § 20

Vertrag zwischen Großbritannien und Rußland vom 5./17. Juni 1801 dasselbe für Caper ausdrücklich ausgeschlossen.

Ortolan[1]) erachtet auch hier die Unterscheidung zwischen Kriegsschiffen und Capern für nicht begründet, unseres Dafürhaltens mit Unrecht, da, wie bereits an anderer Stelle hervorgehoben, in der That beide Kategorieen, wenn sie auch die eine wie die andere den Seestreitkräften des Staates zugehören, einen durchaus verschiedenen Charakter haben; für das Verhalten des Commandanten eines Kriegsschiffs giebt das durch die militärische Ehre geleitete Interesse für seine Nation die Directive, für die Action des Capers lediglich die Gewinnsucht. Es erscheint demnach wohl begründet, wenn insbesondere diejenigen Staaten, welche auf die Ertheilung von Caperbriefen verzichtet haben, fremden Capern irgend welche Rechte ihren Convois gegenüber nicht einräumen.

VII. Ob gegen neutrale Schiffe unter dem Convoi einer dritten neutralen Macht das Visitationsrecht in seiner ganzen Strenge durchzuführen, wird wesentlich von den Beziehungen der Kriegführenden zu dieser dritten Macht abhängig sein. Vom rechtlichen Standpunkt muß die Befugniß zur Visitirung anerkannt werden, weil der Convoi-Befehlshaber für das Verhalten fremder Staatsangehöriger gar nicht die erforderlichen Garantieen bieten kann.[2])

VIII. Daß neutrale Schiffe unter feindlichem Convoi dem Visitationsrecht voll unterworfen sind, versteht sich von selbst. Zu Contro-

---

1) Das. S. 273.

2) S. auch Ortolan, II. S. 275, Geßner, a. a. O. S. 326; de Negrin, § 284. Hautefeuille (Hist. S. 449) erklärt: „Les bâtiments de guerre d'une nation neutre peuvent ils prendre sous leur convoi des navires de nations étrangères, mais neutres? L'affirmative ne peut paraître douteuse.“ Die Zulässigkeit steht freilich außer Frage; aber es ann gegen solche fremde Schiffe nicht diejenige Rücksicht gefordert werden, wie gegen neutrale Schiffe unter dem Convoi von Kriegsschiffen ihrer eigenen Nationalität. — Das österr. Reglement (III. Nr. 1451) bestimmt: „Die Kauffahrer einer kriegführenden Macht, zu welcher die Monarchie im neutralen Verhältnisse steht, und die Kauffahrer anderer neutralen Mächte dürfen von S. M. Kriegsschiffen nicht in Convoi genommen werden, es wäre denn, daß dies zu thun, ausdrücklich höhere Weisungen vorliegen oder besondere Verhältnisse, über welche aber unverzüglich auf das Umständlichste zu berichten sein würde, dies räthlich und thunlich erscheinen lassen. Die Kauffahrer einer im Kriege alliirten Macht hingegen sind betreffs Convoyirung ebenso wie die eigenen Kauffahrer zu behandeln.“ — S. auch Q. R. § 1936, woselbst gleichfalls Handelsschiffe einer verbündeten und einer dritten neutralen Macht unterschieden werden.

versen aber hat die Frage Anlaß gegeben, ob die Thatsache, daß ein neutrales Handelsschiff unter dem Convoi eines feindlichen Kriegsschiffs fährt, schon an und für sich die Aufbringung und Confiscation rechtfertigt? Der Fall kam im Anfang dieses Jahrhunderts zur praktischen Erörterung, als in Folge einer dänischen Ordonnanz von 1810 dänische Kriegsschiffe zahlreiche nordamerikanische Handelsschiffe, welche unter feindlichem (englischem) Convoi von Amerika nach Rußland gesegelt waren, nebst ihren Ladungen auf der Rückreise aufgebracht hatten. Das dänische Prisengericht condemnirte; Dänemark bewilligte aber nach langen Verhandlungen, in der Folge den amerikanischen Interessenten eine Entschädigung, wobei indeß vereinbart wurde, daß dadurch ein Präjudiz nicht als begründet anzusehen sei.

Unseres Dafürhaltens liegt in der Thatsache, daß ein neutrales Handelsschiff sich unter den Schutz der Flagge einer Kriegspartei begeben hat, eine Beeinträchtigung des der Gegenpartei unstreitig zustehenden Visitationsrechts; die Ausübung des letzteren wird in solchen Fällen entweder erschwert oder unmöglich gemacht werden; in solchen Fällen liegt daher eine Verletzung der Neutralitätspflichten, nicht bloß die Vermuthung einer solchen, vor. Wir vermögen es daher nicht für ungerechtfertigt zu erachten, wenn ein solches Schiff aufgebracht und für gute Prise erklärt wird, unabhängig davon, ob noch anderweite Neutralitätspflichtverletzungen concurriren.[1]) Andere erachten das bloße Factum, daß ein Schiff unter feindlichem Convoi gefahren ist, nur für ausreichend zur Begründung der Vermuthung einer Neutralitätspflichtverletzung.[2])

---

[1]) S. auch Oke Manning, S. 369; v. Kaltenborn, II. S. 467 und 468; Jacobsen, S. 140 und 141.

[2]) S. Heffter, § 171, Ortolan, II. S. 275 ff., Geßner, a. a. O. S. 328 bis 331. — Wheaton (El. II. S. 192 ff.) tritt im Princip für die Berechtigung derartiger Convois ein und giebt nur zu, daß in solchen Fällen eine Vermuthung für die feindliche Nationalität von Schiff und Ladung entnommen werden könne.

VI. Abschnitt.

Verfahren in Prisensachen.

§ 57.

Behandlung der aufgebrachten Schiffe und Ladungen.

I. In Betreff der Behandlung der in Gemäßheit der Regeln des § 55 aufgebrachten Schiffe und Ladungen gelten folgende Normen:[1])

1) der Befehlshaber des Captors hat für die Erhaltung von Schiff und Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen; insbesondere soll er darüber wachen, daß von der Ladung oder dem Schiffsinventar nichts gelöscht, veräußert oder sonst beseitigt wird, auch daß davon nichts verloren geht.

2) Er hat unter Zuziehung des Schiffers oder des Steuermanns der Prise die Ladung soweit als thunlich unter Siegel und Verschluß zu legen.

3) Er hat die Schiffspapiere nebst einem von ihm und dem Schiffer unterschriebenen Verzeichniß derselben mit seinem Dienstsiegel und dem Siegel des Schiffers in einem Convolut zu verschließen.

4) Er hat erforderlichenfalls durch einen Offizier mit der zureichenden Mannschaft die Prise nach einem heimathlichen Hafen oder nach demjenigen einer verbündeten Macht zu senden. Wegen der Einbringung in einen neutralen Hafen im Nothfall s. § 40 II.

Dem detachirten Führer der Prise liegen die unter Nr. 1 gedachten Verpflichtungen ob.

5) Die Prisen fahren in der Regel unter der Kriegsflagge des Nehmestaats, weil sie sich unter der Führung eines Seeoffiziers befinden.[2]) Von amerikanischer Seite ist mit Rücksicht hierauf auch ihre Exterritorialität

---

[1]) Der folgenden Darstellung sind hauptsächlich die preußischen Vorschriften zu Grund gelegt.

[2]) Das österr. Reglement (III. Nr. 1465) setzt fest: „Auf einem aufgebrachten Schiffe feindlicher Flagge ist sofort die k. k. Flagge und unter dieser die feindliche an der Gaffel zu hissen. Ein aufgebrachtes Schiff neutraler Flagge hingegen behält die eigene Flagge insolange, bis es auf gesetzlichem Wege zur guten Prise erklärt wurde. Als Zeichen jedoch, daß sich dasselbe in Händen der k. k. Kriegsmarine befindet, kann am Vortop die k. k. Flagge gehißt werden.“

in fremden Häfen, analog derjenigen fremder Kriegsschiffe, angenommen worden.[1]) Der Gebrauch einer anderen Flagge als der Kriegsflagge des Captors, behufs Täuschung des Feindes, also namentlich zur Vermeidung einer Wiederwegnahme, muß in Gemäßheit der im § 35 niedergelegten Grundsätze für zulässig erachtet werden.

6) Die Ladung darf, bevor die Prise in den Bestimmungshafen eingebracht ist, nicht geöffnet werden, es sei denn, daß der Schiffer oder dessen Stellvertreter behufs deren Erhaltung darin willigt.

7) Sind in Folge von Havarieen besondere Maßregeln in Hinsicht des Schiffs oder der Ladung erforderlich, oder besteht letztere aus leicht verderblichen Gütern, so hat der Befehlshaber des Captors beziehungsweise der die Prise führende Offizier unter Zuziehung des Schiffers und eventuell des am Ort befindlichen Consuls seiner (des Captors) Nation, nach bestem Ermessen zu handeln. In diesen Fällen steht auch dem Verkauf eines reparaturunfähigen Schiffs oder einer dem Verderben ausgesetzten Ladung an einem neutralen Platz vor Condemnirung der Prise nichts entgegen. (S. auch § 60 II). Die neutrale Regierung kann aber in derartigen Fällen Sicherstellung für den Werth verlangen.[2])

8) Eine Vernichtung der Prise kann nur unter ganz besonderen Umständen gerechtfertigt erscheinen; es folgt dies schon daraus, daß es ja des Urtheils eines Prisengerichts über die Rechtmäßigkeit der Captur in allen Fällen bedarf. Eine solche Ausnahmemaßregel wie überhaupt jeder Gewaltact kann daher nur für zulässig erachtet werden, wenn die Ueberführung der Prise nach einem sicheren Platz nicht ohne erhebliche Gefahr ausführbar oder durch die Erhaltung der Prise die eigene Sicherheit des Captors anderweit gefährdet werden würde.[3])

---

[1]) Erklärung des Attorney General der Vereinigten Staaten vom 28. April 1855 (Soetbeer, Sammlung Nr. 183).

[2]) Mit dieser Einschränkung gestattet z. B. die österreichische Neutralitätserklärung vom 25. Mai 1854 den Verkauf verderblicher Güter in österreichischen Häfen vor der Condemnirung.

[3]) Vergl. z. B. § 20 der französischen instruction complémentaire von 1870. Das russische Reglement von 1869 (§ 108) gestattet die Vernichtung des genommenen Fahrzeugs namentlich in folgenden Fällen:

1) wenn dasselbe durch den Kampf derartig beschädigt worden ist, daß es bei schwerem Wetter nicht gut flott gehalten werden kann;

2) wenn dasselbe so schlecht segelt, daß eine Wiederwegnahme durch den Feind befürchtet werden muß;

Ohne eine dieser Voraussetzungen hatte der französische Avisodampfer „Desaix" am 14. October 1870 das deutsche Kauffahrteischiff „Charlotte" und am 21. October desselben Jahres die deutschen Kauffahrteischiffe „Vorwärts" und „Ludwig" auf offener See in Brand gesetzt. Die Circular-Depesche des Kanzlers des norddeutschen Bundes vom 9. Januar 1871 stellt solches Verfahren als völkerrechtswidrig dar.

Auch nach Vernichtung der Prise ist eine prisengerichtliche Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Aufbringung erforderlich; ergeht ein freisprechendes Urtheil, so ist der Nehmestaat zur vollständigen Schadloshaltung verbunden und kann die geschädigten Interessenten nicht an den Befehlshaber des Nehmeschiffs behufs Erlangung des Schadenersatzes verweisen; inwieweit der Staat den letzteren regreßpflichtig machen will, ist eine innere Angelegenheit, welches die Interessenten an Schiff und Ladung nicht berühren kann.

II. Bei Verlust der Prise durch einen Seeunfall wird kein Schadenersatz für Schiff oder Ladung geleistet, auch dann nicht, wenn bereits ein freisprechendes Urtheil des Prisengerichts ergangen war.[1])

III. Gegen das Ende des 17. Jahrhunderts kamen die sogenannten Loslassungs- oder Ranzionirungs-Verträge (contrats de rachat) in Gebrauch,[2]) deren Inhalt die Freilassung einer Prise gegen ein bestimmtes Lösegeld ist. Die Vereinbarung begründet:

1) die Verpflichtung zur Zahlung des Lösegelds seitens des Eigenthümers der Prise;

---

3) wenn der Kreuzer oder der Führer des genommenen Fahrzeugs Angesichts eines stärkeren Feindes gezwungen ist, auf ein Gefecht zu verzichten;

4) wenn der Captor, ohne seine eigene Sicherheit zu beeinträchtigen, nicht in der Lage ist, einen Theil seiner Besatzung für das Geleit abgeben zu können;

5) wenn der Werth des genommenen Fahrzeugs so gering ist, daß es der Wegführung nicht verlohnt, namentlich wenn in einem solchen Fall die Häfen, in welche dasselbe aufgebracht werden könnte, zu entfernt liegen.

Vor der Vernichtung soll das Personal und, soweit als thunlich, auch die Ladung geborgen werden.

Die Bulmerincqschen Vorschläge schließen sich diesen Festsetzungen an. (Rapport S. 402, 403). — S. auch Calvo, II. S. 666 und Geßner, a. a. O. S. 348.

[1]) Ausdrücklich ausgesprochen ist dies z. B. in der französischen Instruction von 1854.

[2]) v. Martens, Caper § 23.

2) einen Anspruch des losgelassenen Schiffs auf Schutz gegen fernere Captur bis zur Beendigung der in dem Vertrag zu bezeichnenden Reise.

Der Abschluß solcher Verträge ist den Kreuzern und Capern erlaubt, soweit er nicht ausdrücklich untersagt ist.[1] Der Vertrag wird in zwei Exemplaren ausgefertigt, von denen der Captor das eine, als Schuldurkunde für seinen Anspruch auf Lösegeld, und der Führer des ranzionirten Schiffs das andere, als sauf-conduit, erhält. Zur Sicherheit pflegten dem Captor Geiseln gestellt zu werden; es kann unseres Dafürhaltens nicht mit Recht behauptet werden, daß solches den Anschauungen des modernen Völkerrechts nicht entspreche, da ja, wenn nicht ranzionirt wird, also in der Regel, die ganze Besatzung der Prise internirt wird.

Streitig ist, ob das Lösegeld unabhängig davon, ob die Prise eine rechtmäßige war oder nicht, eingezogen werden darf? Unseres Dafürhaltens ist diese Frage zu bejahen; denn der Ranzionirungsvertrag, dessen Eingehung mit von dem freien Willen des Capitäns des genommenen Schiffs, als des Repräsentanten der Rhederei und der Ladungs-Interessenten, abhängt, tritt an Stelle der prisengerichtlichen Entscheidung. Erachtet der Capitän die Nehmung für illegal, so ist es ihm ja unbenommen, den Vorschlag des Captors auf Eingehung des Vertrages abzulehnen.[2]

Die Verpflichtung zur Zahlung des Lösegelds wird nicht aufgehoben, wenn Schiff und Ladung oder eines derselben in der Folge ganz oder zum Theil verloren gehen, falls nicht etwa in dem Vertrag das Gegen-

---

[1] Das ist vielfach geschehen. S. bei v. Martens, Caper § 23; ferner bei Calvo, II. S. 277 ff.; Geßner, a. a. O. S. 352 ff. Zum Theil ist auch nur die Ranzionirung feindlicher, zum Theil nur die Ranzionirung neutraler Schiffe untersagt worden.

[2] Calvo, II. § 968. — Geßner (a. a. O. S. 355), indem er principiell, Hautefeuille gegenüber, das System der Ranzionirungen als begründet anerkennt, ist abweichender Ansicht; er erklärt: „La rançon ne fait pas perdre au neutre le bénéfice éventuel d'une sentence favorable. Le procès n'en suit pas moins son cours, et s'il termine par une absolution, il s'entend que le capteur doit rendre la rançon. Le neutre a donc dans ce cas eu l'avantage de se soustraire à la saisie et de pouvoir continuer librement son voyage avec sa cargaison." Gleich darauf hebt aber Geßner selbst hervor (S. 356), wie in dem Fall der Kriegscontrebande doch wohl in der Regel bei der Ranzionirung dem neutralen Schiff die Verpflichtung auferlegt werden würde, die ursprünglich in Aussicht genommene Reise nicht fortzusetzen, sondern die Contrebande nach einem neutralen Hafen zu schaffen. — S. auch bei Caumont, (S. 249 Nr. 16) über das Verfahren der „Alabama" gegen das Vereinigte Staaten-Schiff „Washington" und die Loslassung des letzteren.

theil vereinbart ist. [1]) Der Captor verliert dagegen seinen Anspruch, sobald er selbst durch einen Kreuzer oder Caper des Gegners genommen wird. [2]) Das billet de rançon ist kein Gegenstand der Beute, unabhängig davon, wann die letzte Nehmung erfolgt ist.

IV. In Betreff der Verfügungen über Schiff, Ladung und Besatzung nach erfolgter Aufbringung in den Bestimmungshafen bis zur prisengerichtlichen Aburtheilung s. § 34 der durch Königlichen Erlaß vom 20. Juni 1864 genehmigten preußischen Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen (Anlage M).

§ 58.

Prisengerichte.

I. Die Prisengerichtsbarkeit und die Regelung des Verfahrens in Prisensachen ist ein Ausfluß der souveränen Kriegsgewalt. Grundsätzlich ist jeder Staat selbst und allein zuständig, durch von ihm eingesetzte Organe über die Legalität der von seinen Kreuzern und Capern gemachten Prisen urtheilen zu lassen, und zwar gleichviel, ob es sich um Interessen neutraler Unterthanen allein oder um gemeinsame Interessen dieser mit feindlichen Staatsangehörigen oder um das Eigenthum letzterer allein handelt. Abgesehen von dem Fall eines Compromisses, hat es bisher kein Staat als vereinbar mit seiner Selbstständigkeit erachtet, anderen als von ihm selbst eingesetzten und seiner Autorität unterworfenen Behörden die Befugniß einzuräumen, eine Entscheidung über die Handlungen seiner Organe zu fällen, eine Entscheidung, welche ja zudem nicht executionsfähig sein würde. [3])

II. Die zur Entscheidung in Prisensachen berufenen erkennenden Gerichte, Prisengerichte, sind hervorgegangen aus dem Bedürfniß, gegen die etwa zu Unrecht verletzten Interessen der betheiligten Privaten Abhülfe zu schaffen und die Legalität der dem Kriegsrecht gemäß erfolgten Aufbringungen durch einen formellen Act zum Ausdruck zu bringen. Diesem Zweck entsprechend soll ihre Zusammensetzung eine Garantie dafür bieten, daß die Entscheidungen unter gerechter Würdigung der feststehenden Principien des Völkerrechts erfolgen.

---

[1]) Calvo, II. § 970. — [2]) Daselbst § 971 und § 1349.

[3]) S. jedoch die Erörterungen darüber bei Steck, S. 78 ff. und S. 99 ff.

III. Die Einsetzung internationaler Prisengerichte[1]) ist in neuester Zeit, nach sehr vereinzelten Vorgängen der Praxis,[2]) wiederum in Anregung gebracht worden, insbesondere auch im Institut de droit international, aber auch in der reformanbahnenden Wissenschaft bisher noch nicht zu festen Resolutionen gediehen.[3])

IV. Der neutrale Staat hat nur dann ein Recht, eine Entscheidung in Prisensachen durch seine Organe herbeizuführen, wenn durch die Ausübung des Prisenrechts seine Souveränetätsrechte verletzt worden sind, also namentlich für den Fall der Wegnahme eines Schiffs in seinem Gebiet,[4]) und auch dann steht ihm nur eine Prüfung der Frage zu, ob der kriegerische Act in der That in seinem maritimen Hoheitsgebiet erfolgt ist; die Beurtheilung der Legalität der Prise von anderen Gesichtspunkten aus kommt ihm nicht zu. Ebenso steht ihm eine Verurtheilung des Captors für den Fall, daß in der That seine Souveränetätsrechte verletzt sind, nicht zu, da der Commandant eines Kriegsschiffs hinsichtlich seiner Diensthandlungen nur seinem eigenen Souverän verantwortlich ist.[5]) (S. auch § 40 II.)

Abweichende Grundsätze hatte in dem oben (§ 42 IV.) mitgetheilten Streitfall die preußische Regierung aufgestellt, und zwar in der zur Darlegung und Begründung des preußischen Standpunkts ausgearbeiteten Denkschrift in welcher in den §§ 44 bis 50 erklärt wird: „Das englische Ministerium hat fast bei allen von dem preußischen Hofe, wegen der auf offenem Meere gegen die preußischen Unterthanen ausgeübten Räubereien

---

[1]) Die erste Anregung s. bei Hübner, de la saisie des bâtiments neutres, II. S. 21.

[2]) So war im Jahre 1794 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine gemischte Commission zur Beurtheilung der von England im Krieg gegen Frankreich aufgebrachten nordamerikanischen Schiffe eingesetzt worden.

[3]) S. Annuaire de l'Institut 1879/80 Bd. I. S. 99 ff. und Bulmerincq, S. 437 ff. Ferner bei Geßner, D. d. N. S. 385 ff.

[4]) v. Martens, a. a. O. § 36; Phillimore, III. § 372; Heffter, § 172; Hopf, S. 12 ff.; von älteren s. Steck, a. a. O.

[5]) Abweichender Ansicht ist Hautefeuille (D. e. d. IV. S. 328) und, unter Bezugnahme auf denselben, Geßner (D. d. N. S. 379). Es ist uns nicht erfindlich, wie man den Captor, welcher widerrechtlich, aber immerhin als Organ einer fremden Staatsgewalt, im neutralen Seegebiet eine Prise gemacht hat, gleich erachten kann „jedem anderen Fremden, welcher sich eines Verbrechens in dem Gebiet des neutralen Staates schuldig macht."

und Insolenzien, denen preußischen Ministern zu erkennen gegeben: daß Seine königliche Majestät in Dero Landen gewisse Collegien etablirt hätten, welche nach denen englischen Gesetzen alle dergleichen streitige Prisen untersuchen, decidiren, und jedermann Justiz administriren müssen, und welche auch denen preußischen Unterthanen, wenn sie Ursach zu klagen hätten, gehörige Justiz administriren würden; im übrigen könnten so wenig des Königs von Großbritannien Majestät als das Ministerium diese Landes-Verfassung ändern, oder davon abgehen. — Nun möchte man aber wohl wissen, mit welchem Rechte das englische Ministerium sich einer Cognition, oder Jurisdiction über einen neutralen Souverän und dessen Unterthanen und Schiffe, die sich an einem Orte befinden, welcher der Crone England nicht unterworfen ist, und wo die preußischen Schiffe eben so viel Recht, als die englischen haben, anmaaßen könne? — Wie würde es der Crone England gefallen haben, wenn Seine königliche Majestät von Preußen, bei den ehemaligen nordischen Kriegen, ohne Unterschied alle die englischen Schiffe, welche mit den nordischen Provinzen handeln, auf offener See hätten anhalten, visitiren und in Dero Häfen führen, nachher aber durch Dero Admiralitäts-Collegium darüber, ob solche mit Recht aufgebracht, erkennen, die Schiffe nach zwei- bis dreijährigem Processe ohne Entschädigung dimittiren, jedoch ihren Capern und Gerichten für ihre Mühe zwei-, drei- bis viertausend Thaler hätten zubilligen wollen? Wenn zwei Mächte unter sich mit einander streitig sind, können von beiden Seiten keine Landesgesetze angeführt werden, weil der eine Theil denselben nicht unterworfen ist, sondern beide Höfe tractiren untereinander de cour à cour, und muß die Sache mit gemeinschaftlicher Harmonie und allein nach dem Völker-Recht oder durch Mittel, welche in dem Völker-Rechte gegründet sind, ausgemacht werden. — Nun wäre es Seiner königlichen Majestät gleichviel gewesen, ob Dero Unterthanen unmittelbar von dem englischen Ministerio oder von denen englischen Gerichten die Satisfaction erhalten hätten; da aber diese Gerichte wider alle natürliche und Völker-Rechte denen preußischen Unterthanen keine Satisfaction angedeihen lassen, so wird das englische Ministerium selbst vernünftig ermessen, daß Seine königliche Majestät von Preußen Ihrer Seits die englischen incompetenten Gerichte weder agnosciren, noch weniger sich Dero ungerechten Decisionen unterwerfen können. — Und weil das englische Ministerium Seine königliche Majestät von Preußen, aller Remonstration ungeachtet, beständig auf die englischen Gerichte und Gesetze verweißt, Seine königliche Majestät aber gleiche Rechte mit der

Crone England haben, so haben sie sich gleichfalls gemüßigt gefunden, in Dero Landen und durch Dero Gerichte die Beschwerden Ihrer Unterthanen untersuchen zu lassen. Sie haben zu dem Ende unter der Direction der vier Staatsminister eine Commission, welche aus Justiz- und Handelsverständigen-Räthen besteht, ernennet und angeordnet, welche die Klagen Dero Unterthanen nach dem allgemeinen Völker-Rechte und nach Eid und Pflicht, untersuchen und ein Liquidum constituiren sollen. — Dieses ist auch von der Commission geschehen. Sie hat über alle Liquidationen gehörigen Beweis erfordert, dieselbe, dem Befinden nach, auf eine billige Art moderirt, einige Liquidanten aber, welche ihre Forderung nicht behörig bescheinigt, abgewiesen, folglich ohne alle Neben-Absichten eine unpartheiische Justitz administrirt."

In der britischen Gegenerklärung vom 8. Februar 1753 wird dagegen geltend gemacht: daß derartige Streitfälle nirgend anders untersucht werden und untersucht werden können, als vor den Gerichten des Nehmestaats; die Einsetzung von Tribunalen zu dem Zweck und die desfallsige Ausübung der Gerichtsbarkeit unter der Autorität eines fremden Souveräns sei den Gewohnheiten aller Nationen zuwider; über die Rechtmäßigkeit von Prisen habe nur derjenige Staat zu befinden, unter welchem der Captor stehe. Ein jeder fremde Souverän, heißt es an einer anderen Stelle, könne allerdings mit Recht fordern, daß man in gedachten Tribunalen seinen Unterthanen Gerechtigkeit widerfahren lasse, und das entweder in Gemäßheit des Völkerrechts oder der besonderen Tractate, wo solche vorhanden; brächten diese Tribunale in einer Sache Grundsätze in Anwendung, welche dem Völkerrecht oder den bestehenden Tractaten schnurstracks zuwiderlaufen, so daß nicht der geringste Zweifel darüber ist (in re minime dubia), so stehe dem neutralen Staat das Recht der Beschwerde über einen solchen Ausspruch zu. Niemals sei eine andere rechtmäßige Art, dergleichen Untersuchungen anzustellen, in der Welt gewesen, und könne das auch niemals statuirt werden. Alle seefahrenden Nationen Europas, die Krieg geführt haben, hätten seit den urältesten Zeiten dieses Verfahren zur Richtschnur gewählt, und sei solches von allen Mächten, die den Frieden behauptet haben, gebilligt worden. Die vom König von Preußen eingesetzte Commission sei etwas ganz Unerhörtes; keine Krone habe das Recht, Prisen untersuchen zu lassen, die von den Organen einer anderen gemacht sind, oder das Urtheil umzustoßen, welches das Tribunal der anderen Krone gefällt hat; die einzige rechtmäßige Art, vorgegebene

Irrthümer ins Licht zu setzen oder zu beseitigen, sei die Berufung an die höhere Instanz.

Diese ausschließliche Zuständigkeit des Nehmestaats zur Untersuchung und Aburtheilung in Prisensachen ist jedenfalls auch heut noch der allgemeinen Praxis entsprechend.[1]) Dieselbe schließt aber selbstverständlich nicht aus, daß der neutrale Staat, wenn durch solche Aburtheilungen die Interessen seiner Angehörigen in rechtswidriger Weise verletzt sind, und der Instanzenzug für das prozessualische Verfahren, soweit ein solcher in dem Nehmestaat besteht, erschöpft ist, für die letzteren im Wege der Intervention, zunächst durch Reclamation auf diplomatischem Wege, eintritt.[2]) Durch welche seiner Organe der neutrale Staat, bevor er diesen Weg beschreitet, das Vorhandensein einer Rechtsverletzung constatiren läßt, ist lediglich seinem Ermessen freigestellt; freilich hat die betreffende Enquête und Begutachtung nicht den Charakter der Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit, sondern es handelt sich dabei um die Gewinnung einer rechtlichen Grundlage für die Abwehr einer Ungerechtigkeit auf politischem Wege.

Azuni[3]) hat, unter Hinweis auf einzelne Beispiele aus der Praxis, die Auffassung geltend zu machen gesucht: ein neutraler Staat müsse in jedem Falle für befugt erachtet werden, die Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit in Anspruch zu nehmen, wenn eine neutrale Prise in einen seiner Häfen eingelaufen ist. Die Hinfälligkeit dieser Anschauung ist allgemein anerkannt; es fehlt ihr jede juristische Begründung.[4])

Zahlreiche Vertreter hat dagegen die Ansicht gefunden, daß in einem solchen Fall der neutrale Staat eine Jurisdictionsbefugniß in Anspruch nehmen könne, wenn die Prise ganz oder zum Theil Eigenthum seiner Angehörigen ist.[5]) Von anderer Seite wird dies zwar nicht anerkannt, aber, unter Bezugnahme auf die französische Marine-Ordonnanz von 1681, die Behauptung aufgestellt: der neutrale Staat könne zwar nicht eine Prisengerichtsbarkeit, wohl aber, gewissermaßen als Aequivalent für das seinerseits bewilligte Asyl, die Freigabe des seinen Unterthanen ge-

---

[1]) Bluntschli, § 842 und Anmerk. dazu.

[2]) Solches ist z. B. kürzlich seitens der deutschen Reichsregierung Chili gegenüber in dem „Luxor"-Fall geschehen. — S. auch bei Steck, S. 109 ff.

[3]) II. S. 243 ff. S. auch Jacobsen, S. 584.

[4]) Geßner, a. a. O. S. 374 und 375.

[5]) Namentlich v. Martens, Caper §§ 36, 37, Galiani, I. Nr. 9 § 8, Jouffroy, S. 282 ff., v. Kaltenborn, II. S. 489, Heffter, § 172; Hautefeuille, D. e. d. III. S. 306.

hörigen genommenen Eigenthums beanspruchen.[1]) Jedenfalls sind die desfallsigen Festsetzungen der französischen Marine-Ordonnanz lediglich particularrechtlicher Natur. Im Uebrigen können wir denjenigen beitreten, welche jeden Anspruch der Neutralen auf Ausübung einer Prisengerichtsbarkeit im Anschluß an das Asylrecht für unbegründet erachten.[2])

V. Die Organisation der Prisengerichte hängt von dem Ermessen einer jeden Staatsgewalt ab, ingleichen die Regelung des Instanzenzuges. In der Regel hat man zwei Instanzen eingesetzt, die zweite als Berufungs- oder als Cassations-Instanz. Die Behörden haben entweder einen rein richterlichen Charakter, wie in England, Holland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in zweiter Instanz auch in Norwegen und Schweden, oder einen rein oder wesentlich administrativen Charakter, wie namentlich in Spanien, Frankreich und Italien oder endlich eine gemischte Zusammensetzung aus Richtern, wie in Preußen, Oesterreich, Dänemark ꝛc.[3]) Nach den preußischen Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen fungirt als erste Instanz der Prisenrath, als zweite und letzte der Oberprisenrath. In beiden Instanzen sollen vertreten sein: die Ressorts der Marine, des Auswärtigen und der Justiz, beziehungsweise dasjenige für Handel und Gewerbe. Für die Wahrnehmung des öffentlichen Interesses soll ein Staatsanwalt ernannt werden.

In dem Fall, daß für das deutsche Reich die Einsetzung von Prisengerichten erforderlich werden sollte, würde eine anderweite Regelung erfolgen müssen, und zwar, da solche der leitenden Kriegsgewalt zusteht, durch Kaiserliche Verordnung.

VI. In Betreff der Frage, ob der Staat, dessen Kreuzer eine Prise nach einem neutralen Hafen gebracht hat, die letztere durch eine von ihm daselbst einzusetzende Behörde oder durch sein etwa dort eingesetztes Consulargericht aburtheilen lassen darf, geht die zutreffende Meinung dahin: daß die Zulässigkeit abhängig ist von dem Einverständniß der betreffenden fremden Staatsgewalt, daß aber die Ertheilung einer solchen Genehmigung, wenn sie nur zu Gunsten der einen Kriegspartei erfolgt, eine mit dem Wesen der vollständigen Neutralität nicht vereinbare Begünstigung einschließen würde; denn, hebt Ortolan[4]) zutreffend hervor,

---

[1]) Valin, II. S. 274; Pistoye und Duverdy, II. S. 186.

[2]) S. namentlich Calvo, II. § 1247 und 1248; Bluntschli, § 845 (auch 842); Geßner a. a. O., S. 378, 379.

[3]) Bulmerincq, S. 439 ff. — [4]) II. S. 309 ff.

macht man eine solche Concession, so hören die neutralen Häfen auf, ein einfaches Asyl zu sein; sie werden ein Ort, wo feindselige Handlungen der Kriegführenden zum Abschluß gebracht werden.[1])

Dagegen steht einer Vereinbarung Verbündeter über die Einsetzung von Prisengerichten des einen Theils in dem Lande des anderen selbstredend nichts entgegen.[2])

§ 59.

Das gerichtliche Verfahren.

I. Als Grundlage des Verfahrens dient die von Seiten des Captors erstattete ausführliche Darstellung des der Aufbringung zu Grunde liegenden Sachverhältnisses; aus derselben sollen sich insbesondere die Veranlassung der Aufbringung und alle diejenigen Thatsachen ergeben, welche die Condemnirung der Prise zu rechtfertigen geeignet erscheinen.

Das gerichtliche Verfahren zerfällt in zwei Abschnitte, das Vorverfahren und das Hauptverfahren.[3])

II. Das Vorverfahren[4]) findet in dem Hafenplatz statt, nach welchem die Prise aufgebracht worden ist; der Befehlshaber des Captors übergiebt dem zuständigen Gericht zu dem Behuf die vorgedachte Sachdarstellung nebst sämmtlichen Schiffspapieren und Büchern, deren gerichtliche Entsiegelung und Inventarisirung demnächst erfolgt. Daran schließt sich ein Scrutinium zur Aufklärung des Sachverhalts, welches mit der Vernehmung des Schiffers von dem aufgebrachten Fahrzeuge und der übrigen Besatzung desselben beginnt, und, je nach Lage der Umstände, eine weitere Beweisaufnahme zur Feststellung der Thatsachen, welche für die Beurtheilung der Rechtmäßigkeit der Prise von Erheblichkeit sein können.

---

1) S. auch v. Martens, a. a. O. § 37; Calvo, II. § 1259; Geßner, a. a. O. S. 349, 350.

2) Calvo, II. § 1258. — Vergl. auch die Convention zwischen Preußen und Oesterreich, wegen der während des deutsch-dänischen Krieges durch die Kriegsschiffe der beiden contrahirenden Staaten gemeinschaftlich als Prisen aufgebrachten Schiffe, vom 6. Juni 1864 (Anlage M.).

3) Es sind auch in der folgenden Darstellung die preußischen Bestimmungen von 1864 zu Grund gelegt, von welchen Bulmerincq (S. 468) bemerkt: „Au point de vue de la procédure juridique, les dispositions prussiennes sont les plus complètes que nous ayons examinées.“

4) Preußische Bestimmungen vom 20. Juni 1864 §§ 8 und 9.

III. Das Hauptverfahren[1]) findet vor dem Prisengericht statt. Es ist ein Reclame-Prozeß;[2]) d. h. soweit die Unrechtmäßigkeit der Aufbringung nicht klar zu Tage liegt — in welchem Fall ohne weitere Verhandlung die freisprechende Entscheidung ergeht — haben die Interessenten, deren Eigenthum auf dem Spiel steht, dieselbe zu beweisen. Der Einspruch kann gerichtet sein gegen die Annahmen: daß das Schiff feindlicher Nationalität sei, daß dasselbe einen Blockadebruch zu unternehmen versucht, daß überhaupt eine effective Blockade bestanden habe, daß die als Kriegscontrebande angesehene Ladung in der That diesen Charakter habe, daß eine gewaltsame Widersetzung gegen die Anhaltung stattgefunden habe; derselbe kann sich ferner stützen auf besondere Licenzen, auf einschlägige Festsetzungen von Staatsverträgen, nach welchen die Aufbringung nicht statthaft war, u. s. w.

Das Wesen des Reclame-Prozesses führt zu der Consequenz, daß für die Verurtheilung, namentlich auch neutraler Schiffe, der bloße Verdacht genügt; die als verdächtig aufgebrachten Schiffe werden für gute Prise erklärt, sobald der gegen sie vorliegende Verdacht nicht beseitigt wird.[3])

Dieser Standpunkt mußte ganz besonders bedenklich erscheinen, so lange das Prisenrecht vorwiegend durch Caper ausgeübt wurde, deren Charakter niemals eine Garantie für die Legalität der Aufbringung bot.

Die Prüfung der eingegangenen Reclamationen und die Erhebung der auf Grund derselben für erforderlich erachteten Beweise erfolgt nach Maßgabe der betreffenden Vorschriften des Landesrechts. Gegenstand der Entscheidung ist demnächst die Frage, ob die Aufbringung eine rechtmäßige war oder nicht, und in dem letzteren Fall, ob die Prise ganz oder zum Theil zu condemniren ist. Maßgebend für die thatsächliche Feststellung ist nach dem preußischen Reglement (§ 29) die aus dem Inbegriff der erbrachten Beweise und der gepflogenen Verhandlungen geschöpfte freie Ueberzeugung des erkennenden Gerichts. Hiermit fällt thatsächlich der eigentliche Charakter des Reclameprozesses fort. Für die rechtliche Beurtheilung sollen als Richtschnur dienen: die die Materie behandelnden landesgesetzlichen, insbesondere die prisenrechtlichen Normen und, soweit diese keinen verbindlichen Anhalt geben, die anderweit fest-

[1]) Daselbst §§ 10 ff.
[2]) Ueber dessen Charakter s. namentlich bei Bulmerincq, S. 311 ff.
[3]) P. P. R. § 7 Nr. 4.

stehenden Grundsätze des Völkerrechts, in erster Linie aber stets eintretenden Falls die mit den betreffenden neutralen Staaten, unter Umständen auch mit dem Gegner, abgeschlossenen Staatsverträge. Das preußische Reglement gestattet außerdem für die dazu geeigneten Fälle ausdrücklich die Anwendung der Retorsion.

Die Regel, daß die Prisengerichte unter allen Umständen diejenigen prisenrechtlichen Grundsätze in Anwendung zu bringen haben, welche von der Staatsgewalt festgesetzt sind, unter deren Autorität sie fungiren, ist in der Doctrin vielfach angefochten worden; man hat dagegen die Auffassung geltend zu machen gesucht, daß der Prisenrichter an die von seiner Staatsgewalt erlassenen Vorschriften nicht gebunden sei, soweit die letzteren mit dem Völkerrecht im Widerspruch stehen. Die theoretische Berechtigung dieser Meinung muß aber schon aus dem Grunde in Frage gestellt werden, daß es sehr häufig zweifelhaft sein kann, ob eine solche landesrechtliche Festsetzung in der That mit dem internationalen Recht im Widerspruch steht oder nicht. Soll in solchen Fällen der von dem einzelnen Prisenrichter beliebten Auslegung ein entscheidendes Gewicht beigelegt werden, entgegen der in der landesrechtlichen Festsetzung enthaltenen Auslegung? Erkennt man die Verbindlichkeit der letzteren an, so ist zudem eine Garantie für eine gleichmäßige Rechtsprechung gegeben, welche anders fehlt.

Geßner,[1]) welcher grundsätzlich jene doctrinäre Anschauung für allein zutreffend erachtet, kommt doch schließlich zu dem Resultat, daß so lange nicht internationale Prisengerichte organisirt sind, der Prisenrichter diejenigen nationalen Gesetze anzuwenden habe, welche Festsetzungen über die Rechte und Pflichten der Neutralen enthalten; er solle dieselben aber in zweifelhaften Fällen nach Maßgabe der Grundsätze des internationalen Rechts auslegen und handhaben.[2])

---

[1]) a. a. O. S. 398 ff.

[2]) a. a. O. S. 400, auch S. 93. Aehnlich Bluntschli, § 847, welcher dazu bemerkt: „Der Widerspruch zwischen der völkerrechtlichen Bestimmung und der staatsrechtlichen Organisation und Besetzung der Prisengerichte zeigt sich hier wieder. Die Prisengerichte sollen das Völkerrecht handhaben und wesentlich nach Völkerrecht urtheilen, und trotzdem können sie sich nicht frei machen von der Unterordnung unter die souveräne Staatsautorität, welche sie ins Leben gerufen hat, und von der sie abhängig bleiben. Würden sie ohne Rücksicht auf die Prisen-Reglements ihres Staats lediglich nach ihrem Verständniß des Völkerrechts dieses anwenden, so wären sie in Gefahr, von ihrer Staatsregierung zur Verantwortung gezogen zu werden. Würden sie einfach die besonderen Vorschriften ihrer Staatsautorität anwenden ohne alle Rücksicht auf das Völkerrecht, so würden sie

Die häufig sehr schwierigen und complicirten Fragen über die nationale Qualität der weggenommenen Güter, insofern es sich um den Eigenthumsübergang auf einen Neutralen handelt, sind unter gerechter Würdigung der einschlagenden Grundsätze des Civilrechts beziehungsweise des internationalen Privat- insbesondere des Handelsrechts zu entscheiden.

IV. Der Spruch kann lauten:

a. lediglich auf Lossprechung;

b. auf Lossprechung, verbunden mit Schadloshaltung;

c. auf Condemnirung des ganzen Objects;

d. auf partielle Condemnirung.

Was insbesondere die Schadloshaltung im Falle der Lossprechung anbelangt, so ist ein Anspruch der Reclamanten auf dieselbe grundsätzlich für diejenigen Fälle anerkannt, in welchen die Aufbringung ohne hinreichenden Grund erfolgt war.[1]) Die englische Praxis war indessen selten geneigt, diese Voraussetzung als zutreffend anzuerkennen.[2]) Entscheidend ist allein das Vorhandensein einer culpa auf Seiten des Captors ohne concurrirende Schuld des anderen Theils. In diesem Sinne adoptiren wir die Darlegung Geßners,[3]) dahin gehend: „Le point de vue auquel on doit se placer, le seul qui soit correct, consiste à faire dépendre l'obligation pour le capteur à dédommager le neutre du fait que le capteur a commis une faute en opérant la saisie. Si le neutre ne pouvait pas prouver sa neutralité au moment

---

sich gegen ihren völkerrechtlichen Beruf verfehlen. Es bleibt daher nur übrig, jeden Conflict möglichst zu vermeiden. Das geschieht, wenn das Landesrecht im Geiste des Völkerrechts ausgelegt wird. Ist trotzdem ein Widerspruch zwischen den beiden Rechten vorhanden, der nicht zu versöhnen ist, so ist das Gericht zwar verpflichtet, die bestimmte Vorschrift seines Landesgesetzes zu befolgen. Dann aber wird auch der Staat, der ein völkerrechtswidriges Gesetz gegeben hat, dem neutralen Staate verantwortlich, welcher durch dasselbe in seinen Schutzangehörigen verletzt wird; denn der neutrale Staat ist nicht schuldig, sich ein Verfahren gefallen zu lassen, welches im Widerspruch ist mit den anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts. Derselbe kann von dem Nehmestaat verlangen, daß er trotz des Spruchs seines Prisengerichts das neutrale Schiff oder die neutrale Waare frei gebe, wenn solches nach Völkerrecht geschehen muß. Da das Völkerrecht für alle Staten verbindlich ist, so darf das staatliche Gesetz nicht demselben widersprechen." — S. ferner Wheaton, El. II. S. 56; Heffter, § 173. — Kurze kritische Beleuchtung prisengerichtlicher Entscheidungen im Annuaire de l'Institut de droit intern. 1879/80 I. S. 102; ferner bei Wollheim de Fonseca a. a. O.

[1]) Phillimore, III. § 452. — [2]) Das. § 501. — [3]) a. a. O. S. 424, 425.

de la capture, s'il n'était pas en état de réfuter un soupçon fondé de délit international, le capteur était autorisé à la saisie; il serait injuste de l'obliger en cas d'absolution du neutre à des dommages-intérêts ou au remboursement des frais. Il est naturel que ceux-ci soient mis à la charge du neutre, qui se trouvait par sa faute hors d'état de prouver la régularité de sa position. Mais si au contraire, la saisie a été faite par suite d'une faute du capteur sans qu'il y eut lieu de soupçonner le neutre, le capteur doit porter les conséquences de sa faute, rembourser les frais et dédommager le réclamant."

Ueber die weitere Frage, wer dem Reclamanten in dem Fall, daß ihm ein Anspruch auf Entschädigung einzuräumen ist, für die letztere aufzukommen hat, d. h. ob derselbe sich an den Captor zu halten hat oder an den Nehmestaat, darüber herrscht kein festes Princip. Nach der englischen Praxis ist bei Kriegsschiffen allein der Captor verantwortlich, beziehungsweise in dem Fall eines concurrirenden höheren Befehls der betreffende Vorgesetzte; ist dagegen die Prise von einem Caper gemacht, so haftet neben dem Capitän der Rheder, selbst über den Betrag der Caution hinaus.[1]) Nach neuerem französischen Recht haftet der Rheder in der Regel nur bis zum Betrag der Caution.[2]) Hautefeuille[3]) und Geßner[4]) vertreten die Ansicht, daß neben dieser Verantwortlichkeit der Captoren beziehungsweise eines Capers der Nehmestaat dem Reclamanten, welcher ein obsiegliches Urtheil erstritten hat, ersatzpflichtig sei, soweit das Vermögen des Captors beziehungsweise der Rhederei nicht ausreicht. An und für sich ist allerdings ein Staat für die Handlungen seiner Organe nur verantwortlich, soweit sich dieselben bei Wahrnehmung fiscalischer Angelegenheiten eines Versehens schuldig gemacht haben, und um solche handelt es sich hier nicht; mit Recht hebt aber Geßner[5]) hervor, wie eine solche Einschränkung im internationalen Verkehr nicht zulässig sei, vielmehr hier der Staat alle Consequenzen der Handlungen seiner Organe zu vertreten habe. In der That tritt auch außerhalb der Sphäre des Prisenrechts, insbesondere bei Havarieen, welche durch ein Verschulden auf Seiten eines Kriegsschiffs einem anderen Fahrzeug zugefügt worden sind, sowohl nach englischer, wie nach französischer und deutscher Praxis der Staat in jedem Fall für den Schaden ein, wenn auch nach civilrechtlichen Grundsätzen nur der Schuldige in Anspruch genommen werden kann.

---

[1]) Phillimore, III. § 457, 458. [2]) Code de commerce, Art. 217. [3]) D. e. d. IV. S. 375 ff. — [4]) a. a. O. S. 426 ff. — [5]) a. a. S. 427, 428.

Die Entscheidung über die Entschädigungspflicht steht, in Ermangelung anderweiter landesrechtlicher Festsetzung, dem Prisengericht zu.[1]) Das preußische Reglement weist im § 27 darauf hin, daß die Commandanten und Offiziere der Kriegsschiffe, welche dem Reglement zuwider handeln, zum Ersatz der aus einem widerrechtlichen Verfahren entstandenen Schäden und Kosten verurtheilt werden können. In den Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen (§ 32) ist aber festgesetzt, daß die Prisenbehörden (Prisenrath und Oberprisenrath) nicht befugt sein sollen, über die Verpflichtungen zum Ersatz von Schaden und Kosten, insbesondere in dem Falle des § 17 des Prisen-Reglements zu entscheiden. Diese Entscheidung würde also eintretenden Falls ein separates Verfahren erheischt haben.

V. Die Entscheidung ist rechtskräftig, wenn kein Rechtsmittel dagegen zulässig ist, sei es in Ermangelung eines Instanzenzuges, sei es wegen Erschöpfung desselben, sei es wegen unterlassener Einlegung bis zum Ablauf der für die Einlegung bestimmten Frist. Die Einlegung eines Rechtsmittels, der Appellation sowohl wie der Cassationsbeschwerde, oder welchen Charakter dasselbe sonst tragen möge, hat in der Regel keinen Suspensiveffect.

VI. Das Verfahren ist einzustellen mit dem Friedensschluß, weil mit demselben, kraft des jus postliminii, alle aus dem Kriegsrecht emanirenden Rechte ihren Abschluß finden. Bluntschli[2]) erklärt zwar, daß nach herkömmlichem Völkerrecht die Prisengerichte, in Ermangelung anderweiter Bestimmung im Friedensschluß, die anhängigen Prozesse zu Ende zu führen und durch Urtheil zu erledigen haben, bemerkt aber dazu, daß hiergegen ernstliche Bedenken zu erheben seien.[3])

---

[1]) Phillimore, III. § 452. — [2]) § 862.

[3]) Art. 13 des Friedensvertrages zwischen dem deutschen Reich und Frankreich vom 10. Mai 1871 bestimmt: „Die deutschen Schiffe, welche durch Prisengerichte vor dem 2. März 1871 (dem Tage des Austausches der Ratificationen der Friedenspräliminarien vom 26. Februar) condemnirt waren, sollen als endgültig condemnirt angesehen werden. Diejenigen, welche an besagtem Tage nicht condemnirt waren, sollen mit der Ladung, soweit solche noch vorhanden, zurückgegeben werden. Wenn die Rückgabe der Schiffe und Ladungen nicht mehr möglich ist, so soll ihr nach dem Verkaufspreise bemessener Werth ihren Eigenthümern erstattet werden." Schon im Art. 1 der Waffenstillstands-Convention vom 28. Januar war übrigens vereinbart worden, daß die Prisen, welche nach dem Abschluß und vor der Anzeige des Waffenstillstands gemacht waren, herausgegeben werden sollten.

§ 60.
Urtheilsvollstreckung.

I. Die Vollstreckung eines condemnirenden Urtheils erfolgt durch öffentlichen Verkauf der Prise beziehungsweise definitive Einziehung des Erlöses, sofern etwa bereits vor der ergangenen Entscheidung ein Verkauf stattgefunden hat.

Soweit nach den landesrechtlichen Vorschriften die Vollstreckbarkeit bereits eintritt, wenn in erster Instanz ein, auch noch nicht rechtskräftiges, Urtheil ergangen ist, kann dieselbe durch Sicherheitsbestellung seitens der Reclamanten vorläufig abgewendet werden.[1])

II. In Betreff der Frage, ob der Verkauf von Prisen in neutralen Hafenplätzen zulässig ist, gelten, abgesehen von dem im § 57 I. 7. gedachten Fall, und soweit über die desfallsige Befugniß conventionelle Festsetzungen nicht bestehen, folgende Grundsätze:

1) Prisen, welche durch rechtskräftiges Urtheil des zuständigen Prisengerichts condemnirt sind, können an einem neutralen Platz verkauft werden. Denn mit der rechtskräftigen Verurtheilung ist der Eigenthumsübergang ein definitiver geworden, und die „gute Prise" hat von dem Zeitpunkt ab keinen anderen Charakter wie anderes Eigenthum. In der Zulassung des Verkaufs seitens des Neutralen kann daher weder eine unmittelbare noch eine mittelbare Begünstigung des Nehmestaats, keine Verletzung der Neutralitätspflichten gefunden werden. Eine solche würde aber vorliegen, wenn die neutrale Regierung den Verkauf vor der rechtskräftigen Condemnirung zulassen wollte.[2])

2) Jeder neutrale Staat hat jedoch die Befugniß, den Verkauf von

---

[1]) Preuß. Bestimmungen §§ 36 und 37.

[2]) S. auch bei v. Kaltenborn, Kriegsschiffe, S. 26, 27 und bei Geßner, a. a. O. S. 351. Bulmerincq geht zu weit, wenn er erklärt (Rapport S. 401): „Mais ce qui est tout à fait illégal et contraire aux devoirs de neutralité, c'est que les États-Unis, étant neutres, permettent le déchargement et la vente des prises de belligérants dans leurs ports de l'Amérique du Nord qui sont neutres. Cela implique, en effet, une assistance accordée par des neutres aux belligérants dans l'exercice du droit de prises. La violation de la neutralité n'est diminuée en rien par la condition que la légitimité de la prise soit constatée par les instances du capteur et d'après la jurisprudence de son pays, avant de décharger ou de vendre."

Prisen und Prisengütern in seinem Gebiet zu untersagen. [1]) Die Praxis ist in dieser Hinsicht bisher eine durchaus ungleichmäßige gewesen. [2])

III. Von dem Erlös der Prisen fließt ein Theil als Einnahme dem Staat zu, der andere Theil der Besatzung des Captors beziehungsweise der Captoren. Die Grundsätze über die Repartirung tragen keinen völkerrechtlichen Charakter. [3])

---

[1]) Ortolan, II. S. 310; Pistoye et Duverdy, II. S. 371.

[2]) So erging während des Krimkrieges ein desfallsiges Verbot in den Neutralitätserklärungen der skandinavischen Mächte, während die österreichische Regierung durch die Verordnung vom 25. Mai 1854 den Verkauf nicht condemnirter Prisen in österreichischen Häfen ausdrücklich untersagte. Verbote ergingen ferner während des nordamerikanischen Secessionskrieges, während des letzten deutsch-französischen Krieges u. s. w.

[3]) Für Preußen war die Regelung in Gemäßheit des § 36 der Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen, in welchem der Besatzung ein Anspruch auf zwei Drittel des Reinerlöses bewilligt wird, erfolgt durch das mittels Königlicher Ordre vom 4. Januar 1866 genehmigte Reglement, betreffend den Anspruch auf Prisengelder und Prämien und die Vertheilung derselben vom 31. December 1865. (Anlage M.) Für die englische Marine s. Q. R. §§ 1927 und 1929, sowie deren Appendix VI.

Anlagen.

Anlage A.

Vorläufige Instruction für die Commandanten deutscher Kriegsschiffe in Betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern, vom 20. August 1877.

I. Verfahren, wenn ein deutsches Kriegsschiff ausgeht zum Zweck einer bestimmten ihm bekannt gewordenen seeräuberischen Handlung oder deren Vorbereitung, resp. zur Feststellung des Thatbestandes, wenn ein gestrandetes Kauffahrteischiff beraubt worden ist.

II. Verfahren, wenn ein deutsches Kriegsschiff zufällig auf seinem Wege auf die Ausübung oder Vorbereitung einer seeräuberischen Handlung trifft, resp. von einem gestrandeten und beraubten Kauffahrteischiff zu Hülfe gerufen wird; wenn also kein Mandarin und Dolmetscher zur Hand ist.

III. Ueber Verfolgen der Piraten in chinesische Binnengewässer resp. auf chinesisches Gebiet.

IV. Ueber Untersuchung der Piraterie verdächtiger Fahrzeuge.

V. Ueber das Verfahren mit ergriffenen Piraten, sowie deren Schiffen.

VI. Ueber Unterstützung der Kaiserlichen Consuln bei Controlirung der gründlichen Erledigung des Vorfalls, resp. Feststellung des Thatbestandes.

I.

Jedes zum Zweck der Verfolgung einer bestimmten seeräuberischen Handlung ausgehende deutsche Kriegsschiff hat durch den Consul des Hafenortes sich einen Mandarinen zu requiriren, unter dessen Autorität alle Handlungen vorzunehmen sind, welche dazu beitragen, das Verbrechen der Seeräuberei festzustellen und die daran schuldigen Personen vor die competenten chinesischen Gerichte zu liefern. — Der Consul stellt auch einen Dolmetscher. In diesem Falle kommt es darauf an, die Thatsachen derart festzustellen, daß auf Grund derselben der deutsche Vertreter die chinesischen Behörden verantwortlich machen kann.

Es muß also angestrebt werden, ohne Zweifel zu bestimmen:

1) das beraubte Schiff,
2) den Ort und die Zeit der Beraubung,

3) den Gegenstand der Ladung jenes Schiffes,
4) den Verbleib dieser Ladung,
5) das oder diejenigen Schiffe, welche die Beraubung ausgeführt haben, sowie deren Bemannung,
6) alle sonstigen näheren Angaben, welche der einzelne Fall fordert.

Die zur Erlangung dieser Feststellungen nöthigen Schritte sind soviel wie möglich durch den Mandarinen sowie an Land durch die chinesischen Localbehörden zu bestimmen resp. zur Ausführung zu bringen. Entzieht sich der Mandarin dieser Thätigkeit, so darf der Commandant selbstständig handeln.

Sobald der Mandarin einen vom Commandanten für nothwendig erachteten Schritt nicht thun will, so ist ein Protocoll darüber aufzunehmen, welches als Belag dienen kann.

II.

Wird ein Commandant auf hoher See von einem beraubten Schiff zu Hülfe gerufen, oder wird er den Act einer Seeräuberei oder deren Vorbereitung gewahr, so steht ihm das Recht zu, das seeräuberische Schiff zu besetzen, nach dem nächsten chinesischen Hafen, in welchem sich ein Kaiserlicher Berufsconsul befindet, zu bringen und dem letzteren, unter Ueberreichung eines Protocolls, die Mittel zu gewähren, die weitere Verfolgung bewerkstelligen zu können.

Dasselbe ist der Commandant eines deutschen Kriegsschiffes auch in den chinesischen Territorial-Gewässern zu thun berechtigt, wenn nicht ein chinesisches Kriegsschiff zur Stelle ist. Im letzteren Falle hat der Kaiserlich deutsche Commandant von dem chinesischen Kriegsschiffe die Verfolgung und Festmachung der Piraten zu fordern und sich soweit von den getroffenen Maßregeln und von dem Thatbestande zu unterrichten, daß er dem nächsten Kaiserlichen Berufsconsulat die Mittel an die Hand geben kann, die gründliche Erledigung seitens der chinesischen Behörden zu controliren.

Das oben erwähnte Protocoll hat zu enthalten:
1) genauen Thatbericht,
2) Angaben über das beraubte oder bedrohte Schiff,
3) falls die Räuber das beraubte Schiff schon verlassen hatten und zur Zeit der Ankunft der Kriegsschiffe nicht mehr zu sehen waren resp. chinesisches Territorium bereits erreicht hatten, genaue Angaben über das oder die Seeräuberschiffe, deren Besatzung, Richtung, aus welcher sie gekommen und nach welcher sie sich entfernten, Beschlagnahme etwa zurückgelassener und zur Aufklärung dienender Werkzeuge, Waffen, Bekleidungsstücke u. s. w., welche und wieviel Gegenstände der Ladung fortgenommen sind und deren Verpackung,
4) alle sonstigen zur Aufklärung erforderlichen Angaben.

Findet ein Commandant Gelegenheit, einem gestrandeten und beraubten Schiffe auf seinem Wege Hülfe zu leisten, ohne Mandarin und Dolmetscher mit sich zu haben, so übernimmt der Commandant die Verantwortung für das beraubte Schiff und dessen Besatzung bis zur Abgabe an ein deutsches Consulat.

Das Festnehmen der See- resp. Strandräuber aber ist der nächsten chinesischen Obrigkeit zu übertragen.

Für das weitere Verfahren in einem solchen Falle gilt das Uebrige, vorstehend ad I. Gesagte.

III.

Die chinesische Regierung hat in neuerer Zeit zur Unterdrückung der Seeräuberei an ihren Küsten eine bewaffnete Dampferflottille organisirt; es fehlt derselben also jetzt nicht mehr an geeigneten Mitteln, die Piraten in chinesischen Binnengewässern und im eigenen Lande zu verfolgen.

Piratenhandlungen, welche innerhalb der chinesischen Territorialgewässer begangen sind, hat daher die chinesische Regierung zu verfolgen. Als allgemeine Regel ist festzuhalten, daß in diesen Fällen eine Verstärkung der chinesischen Polizeigewalt und das Eingreifen deutscher Kriegsschiffe nur dann stattfinden darf, wenn deutsche Interessen berührt werden, und die chinesische Behörde schriftlich darum bittet — Damit die Verfolgung aber nicht lau betrieben wird oder gar unterbleibt, hat ein Commandant jedenfalls, wenn dies nicht bereits durch einen deutschen Berufsconsul geschehen, schriftlich die chinesischen Behörden dazu anzuhalten.

Ein Verfolgen sich von hoher See aus in Binnengewässer, resp. ans Land flüchtender Piraten bis zu deren Ergreifung, ist nur unter Begleitung eines Mandarinen und wenn derselbe schriftlich darum bittet, zulässig.

Gelingt es nicht, die Piraten vor dem Erreichen des chinesischen Gebiets zu ergreifen, so ist die nächste chinesische Obrigkeit resp. das zuerst eingetroffene chinesische Kriegsschiff für die weitere Verfolgung und Ergreifung verantwortlich zu machen

IV.

Begegnet ein deutsches Kriegsschiff einem chinesischen Fahrzeug, welches der Seeräuberei verdächtig zu erachten ist, so steht ihm das Recht der Untersuchung zu, jedoch nur in demselben Maße wie den Schiffen anderer Nationen gegenüber und unter Uebernahme der vollen Verantwortung für seine Handlungsweise.

Dem Commandanten steht in diesem Fall das Recht zu, Stinktöpfe und unrechtmäßig geführte Waffen zu confisciren (ins Wasser zu werfen), den Schiffsführer und andere Personen der Besatzung als Geiseln an Bord zu nehmen und wie sub II. zu verfahren, oder sich mit der Feststellung der Identität zu begnügen, ein Protocoll über das Gefundene aufzustellen und dasselbe an den deutschen Consul abzugeben.

V.

Die Strafgewalt über von deutschen Kriegsschiffen ergriffene Piraten verbleibt immer den chinesischen Behörden. Daher sind Piraten stets den chinesischen Behörden zur Aburtheilung zu übergeben (und zwar durch Vermittelung eines Kaiserlichen Berufsconsulats), jedoch mit der Bedingung, daß die Ergriffenen nicht gefoltert resp. nicht mit grausamen, gegen die Gebräuche der Civilisation verstoßenden Strafen gerichtet werden.

Deutsche Unterthanen, welche in Gemeinschaft chinesischer Piraten gefangen werden, sind nicht auszuliefern, sondern werden zur Bestrafung nach Deutschland gebracht.

Haben deutsche und englische Kriegsschiffe gemeinsam, und zwar auf hoher

See, Piraten ergriffen, so erfolgt die Aburtheilung durch das nächste englische Vice-Admiralitätsgericht.

Sollte jedoch ausnahmsweise eine Ergreifung durch deutsche und englische Kriegsschiffe in chinesischen Territorial-Gewässern stattgefunden haben, so werden die Gefangenen den chinesischen Behörden übergeben.

VI.

Das Festmachen der Piraten ist Sache der Commandanten; die Controle der gründlichen Erledigung des Vorfalles seitens der chinesischen Behörden ist Sache des deutschen Consuls.

Requisitionen der Consuln in solchen Angelegenheiten haben die Commandanten thunlichst Folge zu geben.

Anlage B.

Vertrag zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern vom 20. December 1841.

(G. S. 1844 S. 371 ff.)

Im Namen der Hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Ihre Majestäten der König von Preußen, der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen und der Kaiser von Rußland, von dem Wunsche beseelt, diejenigen Grundsätze in volle Wirksamkeit treten zu lassen, welche in den von Preußen, Oesterreich und Rußland in Uebereinstimmung mit anderen europäischen Mächten auf dem Congresse zu Wien unter dem 8. Februar 1815 und auf dem Congresse zu Verona unter dem 28. November 1822 abgegebenen feierlichen Erklärungen ausgesprochen worden sind, — Erklärungen, durch welche die gedachten Mächte ihre Bereitwilligkeit verkündet haben, an Allem Theil zu nehmen, was die vollständige und gänzliche Unterdrückung des Handels mit Negern sichern und beschleunigen möchte; — haben nach erhaltener Einladung seitens Seiner Majestät des Königs der Franzosen und Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, einen Vertrag behufs wirksamerer Unterdrückung dieses Handels einzugehen, beschlossen, einen Vertrag zum Zwecke der gänzlichen Abschaffung jenes Handels mit einander zu unterhandeln und abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

ꝛc. ꝛc. . . . .

welche, nachdem sie einander ihre Vollmachten mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, die folgenden Artikel vereinbart und unterzeichnet haben:

Artikel 1.

Ihre Majestäten der König von Preußen, der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen, und der Kaiser von Rußland verpflichten sich, allen

Handel mit Negern zu untersagen, möge derselbe von Seiten Ihrer respectiven Unterthanen, unter Ihren respectiven Flaggen oder vermitelst Capitalien betrieben werden, welche Ihren respectiven Unterthanen angehören, — und ein solches Gewerbe für ein Verbrechen der Seeräuberei zu erklären. Ihre Majestäten erklären überdies, daß ein jedes Schiff, welches den Handel mit Negern zu betreiben versucht, durch diese Thatsache allein jedes Recht auf den Schutz Ihrer Flaggen verlieren soll.

Artikel 2.

Um den Zweck des gegenwärtigen Vertrages vollständiger zu erreichen, sind die Hohen contrahirenden Theile dahin übereingekommen, daß diejenigen von Ihren Kriegsschiffen, welche mit Vollmachten und speciellen Ordres, entsprechend den Formularen in der Anlage A. des gegenwärtigen Vertrags, versehen sind, das Recht haben sollen, ein jedes dem einen oder andern der Hohen contrahirenden Theile angehörige Kauffahrteischiff zu durchsuchen, welches nach begründeten Anzeigen verdächtig ist, sich mit dem Negerhandel zu befassen, oder für diesen Zweck ausgerüstet zu sein, oder sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von den gedachten Kreuzern angetroffen werden wird, befaßt zu haben; sowie daß diese Kreuzer befugt sein sollen, solche Schiffe in Beschlag zu nehmen und wegzusenden oder mit sich fortzuführen, damit dieselben in der weiter unten verabredeten Weise vor Gericht gestellt werden können.

Das vorerwähnte Recht zur Durchsuchung von Kauffahrteischiffen des einen oder des anderen der Hohen contrahirenden Theile soll jedoch nur von Kriegsschiffen ausgeübt werden dürfen, deren Befehlshaber den Rang eines Capitäns oder eines Lieutenants in der königlichen oder kaiserlichen Marine bekleiden, es sei denn, daß der Befehl in Folge eines Todesfalles oder aus einem anderen Anlasse auf einen Offizier geringeren Ranges übergegangen wäre. Der ein solches Kriegsschiff befehligende Offizier muß mit Vollmachten nach dem Formulare, welches sub Lit. A. dem gegenwärtigen Vertrage angehängt ist, versehen sein.

Das gedachte gegenseitige Durchsuchungsrecht soll auf dem Mittelländischen Meere nicht ausgeübt werden. Vielmehr soll das Meergebiet, auf welches die Ausübung des in Rede stehenden Rechts beschränkt wird, folgende Grenzen haben: im Norden den 32. Grad nördlicher Breite; im Westen die östliche Küste Amerikas, von dem Punkte an, wo der 32. Grad nördlicher Breite diese Küste berührt, bis zum 45. Grade südlicher Breite; im Süden den 45. Grad südlicher Breite, von dem Punkte an, wo dieser Breitengrad die östliche Küste Amerikas berührt, bis zum 80. Grade östlicher Länge, vom Meridiane von Greenwich gerechnet; und im Osten denselben Längengrad von dem Punkte an, wo er von dem 45. Grade südlicher Breite durchschnitten wird, bis zur Küste von Ostindien.

Artikel 3.

Jeder der Hohen contrahirenden Theile, welcher Kreuzer behufs der Unterdrückung des Negerhandels ausrüsten und das gegenseitige Durchsuchungsrecht ausüben will, behält sich das Recht vor, nach eignem Ermessen sowohl die Zahl der Kriegsschiffe, welche zu dem im Artikel 2 gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Dienste verwendet werden, als auch die Stationen zu bestimmen, wo die gedachten Schiffe kreuzen sollen.

Die Namen der zu diesem Zwecke bestimmten Schiffe und die ihrer Befehlshaber sollen von jedem der Hohen contrahirenden Theile den Uebrigen mitgetheilt werden; auch werden dieselben sich gegenseitig jedes Mal benachrichtigen, wenn ein Kreuzer auf eine Station geschickt oder von dort abgerufen wird, damit die nöthigen Vollmachten von denjenigen Gouvernements, welche zur Durchsuchung ermächtigen, ausgefertigt und eben diesen Regierungen von Seiten des Gouvernements, welches dieselben erhalten hat, wieder zurückgestellt werden können, wenn diese Urkunden nicht mehr behufs Ausführung des gegenwärtigen Vertrags gebraucht werden.

Artikel 4.

Unmittelbar nachdem die Regierung, welche die Kreuzer verwendet, dem Gouvernement, welches die Durchsuchung ermächtigen soll, die Zahl und die Namen der Kreuzer, deren Verwendung sie beabsichtigt, angezeigt haben wird, sollen die zur Durchsuchung ermächtigenden Vollmachten nach dem, gegenwärtigem Vertrage sub Littera A. angehängten Formulare ausgefertigt und von Seiten der Regierung, welche zur Durchsuchung ermächtigt, derjenigen, welche den Kreuzer verwendet, zugestellt werden.

In keinem Falle darf das gegenseitige Durchsuchungsrecht gegen die Kriegsschiffe der Hohen contrahirenden Theile ausgeübt werden.

Die Hohen contrahirenden Theile werden sich über ein besonderes Signal vereinigen, das zum ausschließlichen Gebrauche der Kreuzer, welchen das Durchsuchungsrecht zusteht, dienen soll.

Artikel 5.

Die Kreuzer der Hohen contrahirenden Theile, welche in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages ermächtigt sind, das Recht der Durchsuchung und Beschlagnahme auszuüben, sollen in Allem, was auf die Förmlichkeiten der Durchsuchung und der Beschlagnahme, sowie auf die Maßregeln Bezug hat, welche zu ergreifen sind, um die der Verwendung zum Negerhandel verdächtigen Schiffe den zuständigen Gerichten zu überliefern, sich genau nach den diesem Vertrage sub Littera B. angeschlossenen Instructionen richten.

Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich das Recht vor, für diese Instructionen in gegenseitigem Einverständnisse diejenigen Modificationen eintreten zu lassen, welche die Umstände nothwendig machen könnten.

Die Kreuzer der Hohen contrahirenden Theile sollen sich unter allen Umständen gegenseitige Unterstützung leisten, wo ein Zusammenwirken derselben von Nutzen erscheinen möchte.

Artikel 6.

So oft ein unter der Flagge eines der Hohen contrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteischiff von einem gehörig hierzu ermächtigten Kreuzer der andern Macht in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrages in Beschlag genommen wird, sollen dieses Handelsschiff, sowie der Capitän, die Mannschaft, die Ladung und die Sclaven, welche sich etwa an Bord befinden möchten, nach demjenigen Ort geführt werden, welchen die Hohen contrahirenden Theile respective dazu bestimmt haben werden; und es sollen dieselben an die von der Regierung, innerhalb deren

Besitzungen jener Ort belegen ist, dazu bestellten Behörden überliefert werden, damit sodann in der weiter unten angegebenen Art vor den zuständigen Gerichten gegen dieselben verfahren werde.

Wenn der Befehlshaber des Kreuzers die Führung und Ueberlieferung des in Beschlag genommenen Schiffs nicht selbst übernehmen zu müssen glaubt, so soll er dies Geschäft einem Offiziere von dem Range eines Lieutenants in der königlichen oder kaiserlichen Marine, oder wenigstens einem Offiziere anvertrauen, welcher zur Zeit an Bord des die Beschlagnahme ausführenden Schiffs die dritte Stelle im Range einnimmt.

Artikel 7.

Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen contrahirenden Theile Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Convoi oder in Gesellschaft eines Kriegsschiffs eines andern der Hohen contrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteischiff sich mit dem Negerhandel befaßt habe oder zu diesem Handel ausgerüstet worden sei, — so soll er seinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegsschiffs mittheilen, welcher alsdann allein die Durchsuchung des verdächtigen Schiffs vorzunehmen hat; und im Falle dieser letztere Befehlshaber anerkennen sollte, daß der Verdacht gegründet ist, soll er das Schiff, sowie den Capitän, die Mannschaft, die Ladung und die Sclaven, welche sich am Bord befinden möchten, nach einem Hafen, welcher der Nation des in Beschlag genommenen Schiffs zugehört, führen lassen, damit dort vor den zuständigen Gerichten das weiter unten verordnete Verfahren eingeleitet werde.

Artikel 8.

Sobald ein in Beschlag genommenes und behufs der Aburtelung weggeführtes Kauffahrteischiff in dem Hafen angekommen sein wird, wohin es in Gemäßheit der Anlage B. des gegenwärtigen Vertrages zu führen war, muß der Befehlshaber des Kreuzers, welcher dasselbe in Beschlag genommen hat, oder der mit der Führung desselben beauftragte Offizier den zu diesem Ende bestellten Behörden eine von ihm unterzeichnete Ausfertigung aller Inventarien, Verhandlungen und der andern Documente übergeben, welche in den, gegenwärtigem Vertrage sub Littera B. hinzugefügten Instructionen aufgeführt sind, und die gedachten Behörden sollen demzufolge zu einer Durchsuchung des in Beschlag genommenen Schiffs und dessen Ladung, sowie zu einer Besichtigung seiner Mannschaft und der etwa an Bord befindlichen Sclaven schreiten, nachdem sie zuvor den Befehlshaber des Kreuzers oder den Offizier, welcher das Schiff eingebracht hat, von der zu dieser Durchsuchung und Besichtigung angesetzten Zeit benachrichtigt haben, damit er dabei gegenwärtig sein oder sich vertreten lassen könne.

Ueber dies Verfahren sollen zwei gleichlautende Protocolle aufgenommen werden, welche von den Personen, die dabei thätig oder zugegen gewesen, zu unterzeichnen sind; und das eine dieser Documente soll dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem von ihm mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffs beauftragten Offiziere eingehändigt werden.

Artikel 9.

Jedes, in Gemäßheit der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages durchsuchte und in Beschlag genommene Kauffahrteischiff einer oder der anderen der

fünf Nationen ist, wenn es nicht Beweise vom Gegentheile geben kann, verdächtig, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, oder für diesen Handel ausgerüstet worden zu sein, wenn sich in der Einrichtung, in der Ausrüstung oder am Bord des gedachten Schiffs während der Fahrt, auf welcher es in Beschlag genommen worden, einer der nachstehend bezeichneten Artikel befunden hat:

1) Vergitterte Lukenklappen und nicht solche in ganzen Planken, wie sie die Kauffahrteischiffe gewöhnlich führen;

2) Eine größere Anzahl von Abtheilungen in dem Zwischendecke oder auf dem Oberloff, als es den Bedürfnissen der in einem erlaubten Verkehre begriffenen Schiffe entspricht;

3) Reserveplanken, welche zugerichtet sind, um daraus ein zweites Deck oder sogenanntes Sclavendeck zu machen;

4) Halseisen, Fuß- und Handschellen;

5) Ein größerer Wasservorrath in Fässern oder Behältern, als er den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffs entspricht;

6) Eine ungewöhnliche Anzahl von Wasserfässern oder anderen zur Bewahrung von Flüssigkeiten bestimmten Gefäßen, falls nicht der Capitän ein Certificat der Zollbehörde des Abfahrtsortes vorlegt, wodurch bescheinigt wird, daß die Rheder des gedachten Schiffs sich genügend ausgewiesen haben, daß diese ungewöhnliche Anzahl von Fässern oder Gefäßen nur mit Palmöl gefüllt werden, oder zu einem anderen erlaubten Handelszwecke dienen sollen;

7) Eine größere Anzahl hölzerner Eßnäpfe oder Kannen, als er dem Bedarfe der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffs entspricht;

8) Ein kupferner Kessel oder ein anderes Geräth von ungewöhnlichem Umfange zur Bereitung der Mundvorräthe, und zwar größer, oder bestimmt, größer gemacht zu werden, als es den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffs entspricht: oder mehr als Ein kupferner Kessel oder anderes Küchengeräth von gewöhnlichem Maße;

9) Eine ungewöhnliche Quantität von Reis, von brasilianischem Maniokmehle oder Kassada, gewöhnlich „Farina" genannt, oder von Mais oder indischem Korne, oder von anderen Mundvorräthen irgend einer Art über das muthmaßliche Bedürfniß der Schiffsmannschaft hinaus; es sei denn, daß diese Quantität von Reis, Farina, Mais, indischem Korne oder irgend einem anderen Mundvorrathe, als ein Theil der zum Handel bestimmten Ladung des Schiffs in dem Manifeste aufgeführt ist.

10) Eine beträchtlichere Quantität von Matten, im Stücke oder einzeln, als es den Bedürfnissen des betreffenden Kauffahrteischiffs entspricht, wenn diese Matten nicht als ein Theil der Ladung im Manifeste aufgeführt sind.

Wenn festgestellt ist, daß ein oder mehrere der voraufgeführten Artikel am Bord sich befinden, oder während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beschlag genommen worden, am Bord gewesen sind, so soll diese Thatsache als ein Beweis prima facie dafür gelten, daß das Schiff im Negerhandel begriffen gewesen ist; und das letztere soll demgemäß verurtheilt und für gute Prise erklärt werden, falls nicht der Capitän oder die Rheder auf eine klare und unverwerfliche Weise dem Gerichte die Ueberzeugung gewähren, daß das Schiff zur Zeit seiner Beschlag-

nahme oder Captur in einem erlaubten Geschäfte begriffen war, und daß diejenigen von den verschiedenen, obengenannten Artikeln, welche bei der Beschlagnahme am Bord gefunden worden, oder welche während der Fahrt, auf der das Schiff in Beschlag genommen wurde, am Bord gewesen waren, zur Erreichung des erlaubten Zwecks seiner Reise nothwendig waren.

Artikel 10.

Wie oben erwähnt ist, soll wider das in Beschlag genommene Schiff, seinen Capitän, seine Mannschaft und Ladung vor den zuständigen Gerichten des Landes, welchem dasselbe angehört, unverzüglich verfahren werden, und zwar soll das Urtheil über selbige nach den in diesem Lande bestehenden Formen und Gesetzen erfolgen; und wenn sich bei dem Verfahren ergiebt, daß das gedachte Schiff sich mit dem Negerhandel befaßt hat, oder für diesen Handel ausgerüstet worden ist, soll das Schiff, sein Inventarium und seine zum Handel bestimmte Ladung confiscirt, und in betreff des Capitäns, der Schiffsmannschaft und ihrer Mitschuldigen nach den Gesetzen des Landes geurtheilt und verfahren werden.

Im Falle der Confiscation ist der Erlös aus dem Verkaufe des vorerwähnten Schiffs innerhalb sechs Monaten, von dem Datum des Verkaufs an gerechnet, zur Disposition der Regierung des Landes zu stellen, welchem das Schiff, das die Prise gemacht hat, angehört, um in Gemäßheit der Gesetze dieses Landes verwendet zu werden.

Artikel 11.

Wenn einer der im Artikel 9 gegenwärtigen Vertrages aufgeführten Artikel am Bord eines Kauffahrteischiffes gefunden, oder wenn festgestellt worden ist, daß ein solcher sich während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beschlag genommen worden ist, auf demselben befunden habe, so wird in keinem Falle weder dem Capitäne, noch dem Rheder, noch irgend einer anderen bei der Ausrüstung oder Ladung interessirten Person irgend eine Entschädigung für die aus der Beschlagnahme des Schiffs sich herleitenden Verluste, Schäden oder Kosten gewährt, selbst dann nicht, wenn ein verurtheilendes Erkenntniß gegen das Schiff in Folge der Beschlagnahme nicht gefällt werden sollte.

Artikel 12.

In allen Fällen, wenn ein Schiff in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrags als im Negerhandel begriffen oder zu diesem Handel ausgerüstet, in Beschlag genommen und demnächst verurtheilt und confiscirt worden ist, soll die Regierung des Kreuzers, welcher die Prise gemacht hat, oder die Regierung, deren Gerichtshof das Schiff verurtheilt hat, das verurtheilte Schiff für den Dienst in ihrer Kriegsmarine zu dem Preise ankaufen können, welcher von einer, durch den gedachten Gerichtshof zu diesem Ende auszuwählenden geeigneten Person bestimmt wird. Die Regierung, deren Kreuzer die Beschlagnahme ausgeführt hat, soll das Vorzugsrecht beim Erwerbe des Schiffs haben. Wenn aber das verurtheilte Schiff nicht in der vorangegebenen Weise angekauft wird, soll dasselbe unmittelbar nach ergangenem Confiscationsurtheile auseinander genommen werden und demnächst der Verkauf der einzelnen Theile stattfinden.

Artikel 13.

Wenn durch das Urtheil des zuständigen Gerichts anerkannt worden ist, daß ein, kraft gegenwärtigen Vertrages in Beschlag genommenes Kauffahrteischiff sich nicht mit dem Negerhandel befaßt hat, auch nicht zu diesem Handel ausgerüstet gewesen ist, so soll es dem oder den als Eigenthümer legitimirten Rhedern zurückgegeben werden. Und wenn im Laufe des Verfahrens dargethan worden sein sollte, daß das Schiff widerrechtlicher Weise, oder ohne hinreichende Verdachtsgründe, durchsucht und in Beschlag genommen worden ist; oder daß bei der Durchsuchung und Beschlagnahme Verstöße oder Bedrückungen begangen sind, so soll der Befehlshaber des Kreuzers, oder der Offizier, welcher an Bord des besagten Schiffs gegangen ist, oder derjenige, dem die Führung desselben anvertraut war und unter dessen Autorität, nach Lage des Falls, Verstoß oder Bedrückung stattgehabt hat, dem Capitäne und den Eigenthümern des Schiffs und der Ladung für Schäden und Interessen verantwortlich sein.

Diese Schäden und Interessen können von demselben Gericht festgesetzt werden, vor welchem das Verfahren gegen das in Beschlag genommene Schiff, seinen Capitän, seine Mannschaft und seine Ladung stattgefunden hat; und die Regierung des Landes, welchem der jene Verurtheilung veranlassende Offizier angehört, soll verpflichtet sein, den Betrag der gedachten Schäden und Interessen zu bezahlen, und zwar innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten, von dem Datum des Urtheils an gerechnet, wenn das Urtheil von einem in Europa befindlichen Gerichtshofe gefällt ist, und innerhalb des Zeitraums von einem Jahre, wenn das gerichtliche Verfahren außerhalb Europa stattgefunden hat.

Artikel 14.

Wenn bei einer, kraft des gegenwärtigen Vertrages ausgeführten Durchsuchung oder Beschlagnahme eines Kauffahrteischiffs irgend ein Verstoß oder eine Bedrückung begangen und das Schiff nicht der Jurisdiction seiner Nation überliefert worden ist, so muß der Capitän eine eidlich zu erhärtende Erklärung hinsichtlich der Verstöße und Bedrückungen, über die er sich zu beklagen hat, sowie in Betreff der Schäden und Interessen abgeben, deren Ersatz er beanspruchen will; und zwar muß diese Erklärung von ihm vor den competenten Behörden des ersten Hafens seines Landes, in welchem er anlangt, oder in einem fremden Hafen, vor dem Consularagenten seiner Nation abgegeben werden, falls das Schiff zuerst in einen fremden Hafen einläuft, wo ein solcher Agent sich befindet.

Diese Erklärung soll durch eine eidliche Vernehmung der angesehensten Personen unter der Schiffsmannschaft oder den Passagieren, welche Zeugen der Durchsuchung oder Beschlagnahme gewesen sind, beglaubigt und über das alles ein Protocoll aufgenommen werden, von welchem dem Capitäne zwei Ausfertigungen zuzustellen sind, deren eine er seiner Regierung zur Unterstützung seiner Forderung an Schäden und Interessen einzureichen hat.

Wenn der Capitän durch höhere Gewalt abgehalten wird, seine Erklärung selbst abzugeben, so kann dieselbe durch den Eigenthümer des Schiffs oder durch jede andere bei der Ausrüstung oder Ladung des Schiffs interessirte Person abgegeben werden.

Auf die officielle Mittheilung einer Ausfertigung des oben gedachten Protocolls wird die Regierung des Landes, welchem der, solcher Verstöße oder Bedrückungen beschuldigte Offizier angehört, unverzüglich eine Untersuchung einleiten lassen; und wenn die Beschwerde als begründet anerkannt worden ist, wird diese Regierung dem Capitäne oder Eigenthümer, oder jeder anderen bei der Ausrüstung oder Ladung des molestirten Schiffes interessirten Person den Betrag des ihnen gebührenden Ersatzes an Schäden und Interessen zahlen lassen.

Artikel 15.

Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, auf diesfallsiges Ansuchen sich gegenseitig kostenfrei Abschriften der angeordneten Untersuchungsverhandlungen und der ergangenen Urtheilssprüche mitzutheilen, welche Schiffe betreffen, die in Ausführung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags durchsucht oder in Beschlag genommen worden sind.

Artikel 16.

Die Hohen contrahirenden Theile kommen darin überein, allen Sclaven die unverzügliche Freigebung zuzusichern, welche am Bord der, kraft der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags in Beschlag genommenen und verurtheilten Schiffe vorgefunden werden sollten.

Artikel 17.

Die Hohen contrahirenden Theile kommen dahin überein, diejenigen Seemächte Europas, welche noch keine Verträge wegen Abschaffung des Negerhandels abgeschlossen haben, einzuladen, dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten.

Artikel 18.

Die Urkunden oder Instrumente, die dem gegenwärtigen Vertrage angehängt sind und welche als integrirender Theil desselben zu betrachten man gegenseitig übereingekommen ist, sind folgende:

A. Formulare für die Vollmachten und für die Ordres, bestimmt, den Kreuzern jeder Nation bei den Kraft des gegenwärtigen Vertrags auszuführenden Durchsuchungen und Beschlagnahmen zur Richtschnur zu dienen;

B. Instructionen für die Kreuzer der Kriegsmarine, welche in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrags zur Unterdrückung des Negerhandels verwendet werden.

Artikel 19.

Der gegenwärtige, aus 19 Artikeln bestehende Vertrag soll ratificirt werden und die Auswechselung der Ratificationen innerhalb zweier Monate, vom heutigen Tage an gerechnet, oder wenn möglich noch früher zu London erfolgen.

Zu Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag im englischen und französischen Texte unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. December Eintausend Achthundert Ein und Vierzig.

Von Preußen, Oesterreich, Großbritannien und Rußland sind die Ratificationen dieses Vertrages ausgewechselt und dessen Bestimmungen in einem Protocolle

d. d. London, den 9. November 1842 auch nach dem Rücktritte Frankreichs von dem Vertrage, für vollkommen verbindlich erklärt worden.

Anlage A.

zu dem zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. December 1841 zu London abgeschlossenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern.

Formular I.

Vollmacht, kraft deren ein Kreuzer des einen der Hohen contrahirenden Theile befugt sein soll, ein Kauffahrteischiff, welches einem anderen der Hohen contrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt und in dem Verdachte steht, sich mit dem Negerhandel zu befassen oder für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen:

Nachdem durch den zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. December 1841 abgeschlossenen Vertrag zur gänzlichen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern vereinbart worden ist, daß Kreuzer, einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, ermächtigt werden sollen, innerhalb bestimmter Grenzen die Handelsschiffe der Hohen contrahirenden Theile, welche sich mit dem Negerhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen; und nachdem die   Regierung es für angemessen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieser dienstlichen Bestimmung zu verwenden und Sie mit speciellen Instructionen zu versehen, welche Ihnen bei der gedachten dienstlichen Bestimmung als Verhaltungsregeln dienen sollen: — so werden Sie kraft dieser Instructionen und der gegenwärtigen Vollmacht ermächtigt, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Grenzen die unter der   Flagge fahrenden Handelsschiffe, welche verdächtig sind, sich mit dem Negerhandel zu befassen, zu durchsuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche sich mit dem Negerhandel befaßt haben oder welche verdächtig sein werden, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage und in den demselben angehängten Instructionen vorgeschrieben ist.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

Formular II.

Ordre, bestimmt, dem Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen contrahirenden Theile in Ansehung der Durchsuchung und Beschlagnahme eines Handelsschiffes, das einem anderen der Hohen contrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt, zur Richtschnur zu dienen:

Nachdem durch den zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. December 1841 abgeschlossenen Vertrag

wegen gänzlicher Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern vereinbart worden ist, daß Kreuzer einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, kraft der in diesem Vertrage erwähnten speciellen Instructionen ermächtigt werden sollen, innerhalb bestimmter Grenzen die Handelsschiffe der anderen Hohen contrahirenden Theile, welche sich mit dem Negerhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen; — und nachdem die Regierung es für angemessen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieser dienstlichen Bestimmung zu verwenden und Sie mit den gedachten speciellen Instructionen zu versehen, — so übersenden wir Ihnen beifolgend Abschrift des gedachten Vertrages vom 20. December und der demselben angefügten vorerwähnten Instructionen, in Folge derer und kraft gegenwärtiger Ordre und der angeschlossenen Vollmacht der Regierung von Sie ermächtigt werden, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Grenzen die unter der Flagge fahrenden Handelsschiffe, welche verdächtig sind, sich mit dem Negerhandel zu befassen, zu durchsuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche sich mit dem Negerhandel befaßt haben oder welche verdächtig sein werden, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage der erwähnten Vollmacht und den besagten Instructionen vorgeschrieben ist; und wir beauftragen und veranlassen Sie, sich auf das Genauste nach allen darin enthaltenen Bestimmungen und Verabredungen zu richten, zugleich aber auch darauf zu achten, daß Sie die Ihnen verliehene Amtsgewalt auf die mildeste Weise und mit allen den Rücksichten zur Ausübung bringen, welche verbündete und befreundete Nationen einander schuldig sind; auch mit den Befehlshabern aller Kriegsschiffe, welche dieselbe dienstliche Bestimmung haben, aufrichtig zusammen zu wirken.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

Die vorstehenden Formulare zu Vollmachten und Ordres sollen dem heut zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern abgeschlossenen Vertrage angehängt und als ein integrirender Theil dieses Vertrages betrachtet werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen contrahirenden Theile dieselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. December Eintausend achthundert ein und vierzig.

Anlage B.

zu dem zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. December 1841 zu London abgeschlossenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern.

Instructionen für die Kreuzer.

1) Jedes Mal, wenn ein Handelsschiff, welches einem der Hohen contrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt, durch einen Kreuzer eines

der anderen Hohen contrahirenden Theile durchsucht werden soll, muß der den Kreuzer befehligende Offizier, bevor er zur Durchsuchung schreitet, dem Capitäne jenes Schiffes die Specialordre vorlegen, welche ihm das exceptionelle Recht zu der Durchsuchung ertheilt, und dem gedachten Capitäne ein von ihm unterzeichnetes Zeugniß einhändigen, welches seinen Rang in der Kriegsmarine seines Landes, sowie den Namen des Schiffes, welches er befehligt, angeben und die Versicherung enthalten muß, daß der einzige Zweck seiner Durchsuchung sei, sich zu überzeugen, ob das Schiff sich mit dem Negerhandel befasse, oder ob es für diesen Handel ausgerüstet sei, oder ob es zu diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem gedachten Kreuzer angetroffen worden, verwendet worden sei. Wenn die Durchsuchung von einem andern Offizier des Kreuzers, als dem Befehlshaber desselben vorgenommen wird, so soll dieser Offizier den Rang eines Lieutenants in der Kriegsmarine haben oder wenigstens zur Zeit der Zweite im Range am Bord des Schiffes sein, welcher die Durchsuchung vornimmt; in diesem Falle muß der gedachte Offizier dem Capitän des Kauffahrteischiffs eine von dem Befehlshaber des Kreuzers unterzeichnete Abschrift der oben erwähnten Specialordre vorzeigen und außerdem eine von ihm selbst unterzeichnete Erklärung einhändigen, welche den Rang, den er in der Kriegsmarine seines Landes einnimmt, den Namen des Befehlshabers, unter dessen Befehlen er steht, den Namen des Kreuzers, zu welchem er gehört, und den Zweck der Durchsuchung, so wie oben gesagt ist, angiebt.

Stellt sich bei der Durchsuchung heraus, daß die Papiere des Schiffs in Ordnung sind, und dasselbe in erlaubtem Verkehre begriffen ist, so hat der Offizier in das Schiffsjournal einzutragen, daß die Durchsuchung kraft der oben erwähnten Specialordre stattgefunden hat, und nach Erfüllung dieser Förmlichkeit steht es dem Schiffe frei, seine Fahrt fortzusetzen.

2) Wenn der den Kreuzer befehligende Offizier nach dem Resultate der Durchsuchung hinreichende Gründe zu haben glaubt, anzunehmen, daß das Schiff sich mit dem Negerhandel befasse, oder zu diesem Handel ausgerüstet worden sei, oder daß es sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden ist, befaßt habe, und wenn er sich in Folge dessen entschließt, dasselbe in Beschlag zu nehmen und der Jurisdiction der competenten Behörde zu übergeben, so muß er auf der Stelle über alle am Bord befindlichen Papiere zwei gleichlautende Inventarien aufnehmen und beide Instrumente unterzeichnen, indem er seinem Namen seinen Rang in der Kriegsmarine, sowie auch den Namen des Schiffes, welches er befehligt, hinzufügt.

In derselben Weise muß er zwei gleichlautende Protocolle aufnehmen und unterzeichnen, welche die Zeit und den Ort der Beschlagnahme, den Namen des Schiffes, den seines Capitäns und diejenigen der Schiffsmannschaft, sowie die Anzahl und den Zustand der am Bord gefundenen Sclaven angeben.

Außerdem sollen diese Protocolle eine genaue Beschreibung von dem Zustande des Schiffs und seiner Ladung enthalten.

3) Der Befehlshaber des Kreuzers muß das in Beschlag genommene Schiff, sowie dessen Capitän, Mannschaft, Passagiere, Ladung und die am Bord befindlichen Sclaven unverzüglich nach einem der weiter unten bezeichneten Häfen führen

oder führen lassen, damit hinsichtlich ihrer in Gemäßheit der Gesetze des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, verfahren werde; und er hat dieselben an die competenten Behörden oder an diejenigen Personen abzuliefern, die von der Regierung, welcher der gedachte Hafen gehört, zu dem Ende besonders bestellt sein werden.

4) Es darf Niemand vom Bord des in Beschlag genommenen Schiffs entfernt, auch kein Theil der Ladung oder der am Bord befindlichen Sclaven weggebracht werden, bis das gedachte Schiff den Behörden seiner eigenen Nation überliefert worden; ausgenommen in dem Falle, wo die Versetzung der Gesammtheit oder eines Theils der Schiffsmannschaft oder der am Bord gefundenen Sclaven für nothwendig erachtet werden sollte, sei es nun, um ihr Leben zu erhalten, oder aus einer anderen Rücksicht der Menschlichkeit, oder sei es um der Sicherheit derjenigen willen, welche mit der Führung des Schiffs nach seiner Beschlagnahme beauftragt werden. In einem solchen Falle muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffs beauftragte Offizier über die gedachte Versetzung ein Protocoll aufnehmen, in welchem er die Gründe dazu angiebt; und die auf diese Weise versetzten Capitäne, Matrosen, Passagiere und Sclaven sind in denselben Hafen zu führen, wohin Schiff und Ladung gebracht werden; und die Uebernahme derselben soll auf die gleiche Weise, wie die des Schiffes, in Gemäßheit der hier unten folgenden Festsetzungen stattfinden.

Indeß findet keine der Bestimmungen des vorstehenden Paragraphen Anwendung auf Sclaven, welche am Bord preußischer, österreichischer oder russischer Schiffe gefunden werden; mit solchen Sclaven wird in Gemäßheit der Bestimmungen verfahren, welche in den folgenden Paragraphen enthalten sind.

5) Alle österreichischen Schiffe, welche auf den Stationen von Amerika oder Afrika durch Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Triest zu führen und der österreichischen Jurisdiction zu überliefern.

Wenn aber Sclaven am Bord eines solchen österreichischen Schiffs im Augenblicke seiner Beschlagnahme vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sclaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter französischer oder englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; sodann ist das Schiff nach Triest zu führen und der österreichischen Jurisdiction zu überliefern, wie oben bestimmt worden ist.

Alle französischen Schiffe, welche an der westlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Gorea zu führen und der französischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle französischen Schiffe, welche an der östlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach der Insel Bourbon zu führen und der französischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle französischen Schiffe, welche an der Küste von Amerika, südlich vom 10. Grade nördlicher Breite durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Cayenne zu führen und der französischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle französischen Schiffe, welche durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile entweder in Westindien oder an der Küste von Amerika nördlich vom 10. Grade nördlicher Breite in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Martinique zu führen und der französischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle britischen Schiffe, welche an der westlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Bathurst am Gambia-Fluß zu führen und der britischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle britischen Schiffe, welche an der östlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach dem Cap der guten Hoffnung zu führen und der britischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle britischen Schiffe, welche an der Küste von Amerika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind, je nachdem der Befehlshaber des Kreuzers es für zweckmäßiger hält, behufs der Ueberlieferung an die britische Jurisdiction nach der Colonie von Demerary oder nach Port Royal auf Jamaica zu führen.

Alle britischen Schiffe, die in Westindien durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Port Royal auf Jamaica zu führen und der britischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle preußischen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Stettin zu führen und der preußischen Jurisdiction zu überliefern.

Wenn aber am Bord eines solchen preußischen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme Sclaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sclaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter französischer oder englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; demnächst ist das Schiff, wie oben bestimmt worden, nach Stettin zu führen und der preußischen Jurisdiction zu überliefern.

Alle russischen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen contrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind behufs ihrer Ueberlieferung an die russische Jurisdiction nach Kronstadt oder Reval zu führen, je nachdem die Jahreszeit dem Schiffe gestatten wird, den einen oder den andern dieser Häfen zu erreichen.

Wenn aber an Bord eines solchen russischen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme Sclaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sclaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter französischer oder englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; demnächst ist das Schiff, wie oben festgesetzt worden, behufs der Ueberlieferung an die russische Jurisdiction nach Kronstadt oder Reval zu führen.

6) Sobald ein Kauffahrteischiff, welches, wie oben gesagt ist, in Beschlag genommen worden, in einem der vorerwähnten Häfen oder Plätze ankommt, muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffes beauftragte Offizier den von der Regierung, in deren Gebiet

der vorbezeichnete Hafen oder Platz gelegen ist, zu diesem Ende gehörig bestellten Behörden unverzüglich das Schiff und seine Ladung, sowie den Capitän, die Mannschaft, die Passagiere und die am Bord vorgefundenen Sclaven, nebst den am Bord in Beschlag genommenen Papieren und einem der beiden Exemplare des Verzeichnisses der besagten Papiere übergeben, während das andere Exemplar in seinem Besitze bleibt. Zu gleicher Zeit hat der gedachte Offizier diesen Behörden eine der beiden Ausfertigungen des Protocolls, welche nach den obenstehenden Bestimmungen anzufertigen sind, im Originale einzuhändigen und einen Bericht über die Veränderungen beizufügen, welche von dem Augenblicke, wo das Schiff in Beschlag genommen worden, bis zur Zeit der Ueberlieferung stattgefunden haben möchten; sowie auch eine Abschrift des Berichts über solche Versetzungen, wie unter den oben erwähnten Voraussetzungen geschehen sein könnten.

Bei Ueberlieferung dieser verschiedenen Schriftstücke muß der Offizier die Richtigkeit derselben eidlich und schriftlich bekräftigen.

7) Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen contrahirenden Theile, welcher mit den vorerwähnten speciellen Instructionen gehörig versehen ist, Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Convoi, oder in Gesellschaft eines Kriegsschiffes eines der anderen contrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteischiff sich mit dem Negerhandel befasse, oder für diesen Handel ausgerüstet worden sei, oder daß es während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden ist, sich mit dem Negerhandel befaßt habe, — so muß derselbe sich darauf beschränken, seinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegsschiffes mitzutheilen, und dem letzteren es überlassen, allein zur Durchsuchung des verdächtigen Schiffs zu schreiten und selbiges, wenn Grund dazu vorhanden ist, den Gerichten seines Landes zu überliefern.

8) Durch den Artikel IV. des Vertrags wird bestimmt, daß das gegenseitige Durchsuchungsrecht in keinem Falle gegen Kriegsschiffe der Hohen contrahirenden Theile ausgeübt werden dürfe.

Man ist übereingekommen, daß diese Befreiung sich ebenmäßig auf die Schiffe der russisch-amerikanischen Compagnie beziehen solle, welche von Offizieren der kaiserlichen Marine befehligt werden und von der kaiserlichen Regierung ermächtigt sind, eine Flagge zu führen, die sie von der Handelsmarine unterscheidet, auch in ähnlicher Weise wie die Kriegs-Transportschiffe bewaffnet und ausgerüstet sind.

Ebenso hat man sich darüber vereinigt, daß die gedachten Schiffe mit einem russischen Patente versehen sein sollen, welches ihren Ursprung und ihre Bestimmung nachweist. Die Form dieses Patents soll durch gemeinschaftliche Uebereinkunft festgestellt werden. Man hat beschlossen, daß dieses Patent durch die competente russische Behörde ausgefertigt und zu St. Petersburg von den Consulaten Frankreichs und Englands visirt werden solle.

9) Im Artikel IX. § 3 des Vertrages ist festgesetzt, daß ein Schiff, wenn es nicht Beweise vom Gegentheile geben kann, verdächtig sei, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, falls sich am Bord desselben Reserveplanken vorfänden, welche zugerichtet seien, um daraus ein zweites Deck oder ein sogenanntes Sclavendeck zu machen.

Um jedem Verstoße, der durch eine willkürliche Auslegung dieser Klausel herbeigeführt werden könnte, vorzubeugen, wird den Kreuzern besonders empfohlen,

die Anwendung derselben nicht auf preußische, österreichische und russische Schiffe, welche den Holzhandel betreiben, auszudehnen, falls sich aus den Abfertigungen derselben ergiebt, daß die Planken und Balken, welche sie am Bord haben oder gehabt haben, als Gegenstand eines erlaubten Verkehrs einen Theil ihrer Ladung ausmachen oder ausgemacht haben.

Demzufolge, und um nicht einen erlaubten Verkehr zu hindern, wird den Kreuzern ausdrücklich aufgegeben, die in dem § 3 des Artikel IX. enthaltenen Bestimmungen lediglich auf diejenigen Fälle anzuwenden, wo sich am Bord des durchsuchten Schiffes Reserveplanken vorfinden sollten, die augenscheinlich zur Herstellung eines sogenannten Sclavendecks bestimmt wären.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind in Gemäßheit des Artikels XVIII. des Vertrages vom heutigen Tage übereingekommen, daß die obigen Instructionen dem heut zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern abgeschlossenen Vertrage angehängt und als ein integrirender Theil des gedachten Vertrages betrachtet werden sollen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen contrahirenden Theile diese Anlage unterzeichnet und ihr Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. December Ein Tausend Acht Hundert Ein und Vierzig.

Anlage C.

Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien, betreffend das Eintreten des Deutschen Reichs an Stelle Preußens in den Vertrag vom 20. December 1841 wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern, vom 29. März 1879.

(R. G. Bl. 1880 S. 100 ff.)

Nachdem Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland es für wünschenswerth erachtet haben, daß der zwischen Preußen, Großbritannien, Oesterreich, Frankreich und Rußland am 20. Dezember 1841 zu London wegen Unterdrückung des Sclavenhandels abgeschlossene und von allen diesen Mächten, mit Ausnahme Frankreichs, ratificirte Vertrag den gegenwärtigen veränderten Verhältnissen entsprechend auf das deutsche Reich ausgedehnt werde, so haben Allerhöchstdieselben behufs einer zu diesem Zwecke zu treffenden Uebereinkunft Bevollmächtigte ernannt, welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel I.

Alle aus dem obengedachten Vertrage und aus dessen Anlagen für Preußen herzuleitenden Rechte und Pflichten sollen vorbehaltlich gewisser im Artikel II der

gegenwärtigen Uebereinkunft enthaltenen Abänderungen fortan auf das deutsche Reich übergehen dergestalt, als ob letzteres den erwähnten Vertrag unmittelbar mit abgeschlossen hätte.

Artikel II.

An die Stelle des elften und zwölften Absatzes unter Nr. V der dem vorerwähnten Vertrage als Anlage B angehängten Instruktion für die Kreuzer sollen folgende Abreden treten:

Alle deutschen Schiffe, welche auf den Stationen von Amerika oder Afrika durch die Kreuzer der anderen vertragschließenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Cuxhaven zu führen und durch die dortigen Behörden der Jurisdiction desjenigen deutschen Staats zu überliefern, welchem der Heimathshafen des Schiffes angehört.

Wenn aber an Bord eines solchen deutschen Schiffes im Augenblick seiner Beschlagnahme Sclaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sclaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden. Demnächst ist das Schiff nach Cuxhaven zu führen und der zuständigen deutschen Jurisdiktion, wie oben vereinbart, zu überliefern.

Artikel III.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt werden und der Austausch der Ratificationen soll, nachdem die Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rußland als Betheiligte an dem Vertrage vom 20. Dezember 1841 ihre Zustimmung zu den in gegenwärtiger Uebereinkunft verabredeten Abänderungen jenes Vertrages erklärt haben werden, sobald als möglich in London stattfinden.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die gegenwärtige Uebereinkunft in zwei Exemplaren vollzogen und ihr Siegel beigedrückt.

So geschehen zu London am neunundzwanzigsten März 1879.

Vorstehendes Uebereinkommen ist ratificirt worden, und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden hat stattgefunden.

Anlage D.

Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, vom 7. Januar 1880.

(R. G. Bl. 1880 S. 1 ff.)

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Reichs, auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs (Reichs-Gesetzbl. 1876 S. 40) zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, unter Aufhebung der Verordnung vom 23. Dezember 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 475), was folgt:

Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, daß die zur Ausführung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.

Einleitung.

Artikel 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelschiff, dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

Vorschriften über das Führen von Lichtern.

Artikel 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

Artikel 3.

Ein Dampfschiff muß, wenn es in Fahrt ist, führen:

a. an oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpf, und, wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf, ein helles weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Compaßstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;

b. an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

c. an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

d. Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens Ein Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.

Artikel 4.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muß zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen außer den Seitenlichtern zwei helle weiße Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weiße Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

Artikel 5.

Ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manövrirfähig ist, muß bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weiße Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weißen Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens fünfundzwanzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen. Bei Tage muß es vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünfundsechszig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen.

Diese Lichter und Körper sollen anderen Schiffen als Signale dafür gelten, daß das Schiff, welches sie zeigt, nicht manövrirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann.

Die obengenannten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

Artikel 6.

Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 3 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weißen Lichts, welches es niemals führen darf.

Artikel 7.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, daß sie möglichst gut sichtbar sind, und daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muß jede Laterne außen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.

Artikel 8.

Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muß ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centi-

metern Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, daß ein helles, gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens Einer Seemeile sichtbar wird.

Artikel 9.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und außerdem mindestens alle fünfzehn Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muß Lichter wie andere Schiffe führen.

Artikel 10.

a. In Fahrt befindliche offene Fischerboote und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen, jedoch muß jedes solches Boot statt derselben eine Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben, welche mit einem grünen Glase an der einen und mit einem rothen Glase an der anderen Seite versehen ist; diese Laterne muß bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, und in solcher Weise gezeigt werden, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

b. Jedes Fischerfahrzeug und jedes offene Boot, welches vor Anker liegt, muß ein helles weißes Licht zeigen.

c. Ein mit dem Treibnetze fischendes Fahrzeug muß an einem seiner Masten zwei rothe Lichter, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen.

d. Ein mit dem Grundnetze fischendes Fahrzeug muß an einem seiner Masten zwei Lichter, senkrecht über einander und nicht weniger als Ein Meter von einander entfernt, führen, das obere Licht roth und das untere grün. Außerdem muß es entweder die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter führen, oder, wenn die Seitenlichter nicht geführt werden können, die im Artikel 7 vorgeschriebenen farbigen Lichter, oder eine Laterne mit einem rothen und einem grünen Glase, wie sie unter a dieses Artikels beschrieben ist, gebrauchsfertig zur Hand haben.

e. Fischerfahrzeuge und offene Boote dürfen nach ihrem Gefallen außerdem noch ein Flackerfeuer zeigen.

f. Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter, mit Ausnahme der Seitenlichter, müssen sich in kugelförmigen Laternen befinden, welche so eingerichtet sind, daß sie über den ganzen Horizont leuchten.

Artikel 11.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Schallsignale bei Nebel ꝛc.

Artikel 12.

Ein Dampfschiff muß mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, daß ihr Schall durch keinerlei Hinderniß gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muß mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaßen angewendet werden:

a. Ein Dampfschiff in Fahrt muß mit seiner Dampfpfeife oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton geben.

b. Ein Segelschiff in Fahrt muß mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, Einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

c. Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.

Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel ꝛc.

Artikel 13.

Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe.

Artikel 14.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß eins von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

a. Ein Schiff mit raumem Winde muß einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

b. Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muß einem Schiffe, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

c. Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

d. Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muß das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e. Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muß dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 15.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Dieser Artikel findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Derselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in Einer Linie oder nahezu in Einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

Derselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, daß sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter anderswo als voraus in Sicht sind.

Artikel 16.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Artikel 17.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß für sie Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 18.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, muß seine Fahrt mindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Artikel 19.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

ein kurzer Ton bedeutet:

„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord";

zwei kurze Töne bedeuten:

„ich richte meinen Kurs nach Backbord";

drei kurze Töne bedeuten:

„ich gehe mit voller Kraft rückwärts".

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie jedoch angewendet, so muß das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

Artikel 20.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muß jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

Artikel 21.

In engen Fahrwassern muß jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

Artikel 22.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

Artikel 23.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

Unter keinen Umständen darf ein Schiff die nöthige Vorsicht verabsäumen.

Artikel 24.

Keine dieser Vorschriften soll ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniß im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniß irgend einer Vorsichtsmaßregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

Vorbehalt in Betreff besonderer Vorschriften für Häfen und Binnengewässer.

Artikel 25.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen worden sind.

Besondere Lichter für Geschwader und unter Bedeckung fahrende Schiffe.

Artikel 26.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind.

Schlußbestimmung.
Artikel 27.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. September 1880 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 7. Januar 1880.

Anlage E.

Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See, vom 15. August 1876.

(R. G. Bl. 1876 S. 189.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen rc.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs (R. G. Bl. 1876 S. 40), was folgt:

§ 1.

Nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See hat der Führer eines jeden derselben dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist.

Unter dieser Voraussetzung sind die Führer der betheiligten Schiffe verpflichtet, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft haben, daß keines derselben weiteren Beistandes bedarf.

§ 2.

Vor der Fortsetzung der Fahrt hat jeder Schiffsführer dem anderen den Namen, das Unterscheidungssignal, sowie den Heimaths-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffs anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das letztere genügen kann.

§ 3.

Im Sinne dieser Verordnung sind der See die mit derselben im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer gleichgestellt.

§ 4.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. September d. J. in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 15. August 1876.

Anlage F.

Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern, vom 14. August 1876.

(R. G. Bl. 1876 S. 187 f.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen rc.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs (R. G. Bl. 1876 S. 40) in Betreff der Noth- und Lootsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern, was folgt:

§ 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen, Gewässern verkehren.

§ 2.

Nothsignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, daß die signalisirenden Schiffe in Noth oder Gefahr sind.

Als Nothsignale gelten:

a. bei Tage:
   1) Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
   2) das Signal „NC" des „Internationalen Signalbuchs"; oder
   3) das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist;
b. bei Nacht:
   1) Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
   2) Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen rc.; oder
   3) Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

§ 3.

Die Nothsignale (§ 2) dürfen auf den Schiffen nur dann angewendet werden, wenn sie in Noth oder Gefahr sind.

§ 4.

Lootsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, daß auf den signalisirenden Schiffen Lootsen verlangt werden.

Als Lootsensignale gelten:

a. bei Tage:
   1) die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von $^1/_5$ der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lootsenflagge); oder
   2) das Signal „PT" des „Internationalen Signalbuchs"

b. bei Nacht:
1) Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder
2) ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

§ 5.

Die Lootsensignale (§ 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lootsen verlangt werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere, als die im § 4 bezeichneten Signale als Lootsensignale nicht benutzt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Baireuth, den 14. August 1876.

Anlage G.

Auszug aus der Instruction für den Commandanten eines von S. M. Schiffen oder Fahrzeugen, genehmigt durch Kaiserliche Ordre vom 28. September 1872. (Verhalten der Commandanten im Ausland.)

§ 6.

Der Commandant eines Schiffes ist ein Repräsentant des Kaisers. Abgeschnitten vom unmittelbaren Verkehr mit seinen Vorgesetzten, muß er daher in allen Fällen, welche die vorhandenen Bestimmungen und Instructionen nicht vorsehen können, nach eigenem Ermessen den Umständen entsprechend handeln.

§ 7.

Er muß sich jederzeit von der Rücksicht auf die Interessen des Allerhöchsten Dienstes und des Vaterlandes leiten lassen und danach seine Entscheidung treffen.

§ 8.

Sein Schiff repräsentirt im Auslande die bewaffnete Macht des Vaterlandes.

§ 9.

Bei der Ankunft in ausländischen Häfen hat der Commandant sich mit den für dieselben geltenden polizeilichen, zollamtlichen und Quarantänevorschriften, mit letzteren womöglich schon im Abgangshafen bekannt zu machen und für ihre allseitige Beachtung zu sorgen. Bei Beantwortung der von den Sanitätsbeamten oder anderen Beamten an ihn gerichteten Fragen muß er mit der größten Aufmerksamkeit und Genauigkeit zu Werke gehen und Mißverständnisse, welche Anlaß zu Beschwerden geben können, zu vermeiden suchen. Vor dem Einlaufen in Binnengewässer, soweit dieselben unter der Oberhoheit auswärtiger Mächte stehen, muß

er die Erlaubniß der zuständigen Landesbehörden einholen. In Fällen zwingender Nothwendigkeit, wo diese Genehmigung nicht abgewartet werden kann, muß dieselbe nachträglich beantragt werden.

§ 10.

Er hat im Verein mit den Consuln den Angehörigen des Deutschen Reichs und deren Handel, Verkehr und Schifffahrt Schutz zu gewähren und Hülfe zu leisten, dabei aber stets die am Orte geltenden Landesgesetze zu achten und zu befolgen.

§ 12.

Die allgemeine Dienstinstruction für die Consuln des Deutschen Reichs vom 6. Juni 1871 dient als Richtschnur für den Verkehr mit den deutschen consularischen Vertretern.

Die staatsrechtliche und politische Verantwortlichkeit für die Folgen eines militärischen Einschreitens der Kaiserlichen Marine, welches ein Kaiserlicher Vertreter veranlaßt, trifft ausschließlich diesen Letzteren. Seine Aufgabe ist es, mit den betreffenden Landesbehörden zu verhandeln, sowie namentlich zu prüfen, ob alle friedlichen Mittel zur Verhütung einer Gefahr für Leben, Freiheit oder Eigenthum von Reichsangehörigen erschöpft sind, ob eine ernstliche Gefahr im Verzuge liegen würde, oder ob überhaupt nach Lage der Verhältnisse nur durch Aufwendung materieller Gewalt einer Rechtsverletzung vorgebeugt oder für erlittenen Schaden resp. für Beleidigungen der deutschen Flagge Ersatz oder Genugthuung erwirkt werden kann.

Die Commandanten der Kaiserlichen Kriegsschiffe handeln, insofern sie nicht specielle Instructionen haben, oder nach Lage des concreten Falles der vorherige Verkehr mit einem Kaiserlichen Vertreter möglich ist, nur auf Antrag des letzteren und tragen selbst lediglich die militärische Verantwortlichkeit für die Ausführung einer angenommenen Requisition; sie haben daher ihrerseits die materielle Ausführbarkeit derselben zu prüfen und für die Wahrung der einmal engagirten Ehre der Kaiserlichen Kriegsflagge einzustehen. Es steht ihnen allenfalls frei, ihre etwaigen persönlichen Bedenken gegen auf Verwendung von Gewalt gerichtete Requisition oder ihre Ansicht über die Zweck- oder Unzweckmäßigkeit eines bestimmten Verfahrens dem Kaiserlichen Vertreter gegenüber mündlich oder schriftlich geltend zu machen, um die volle Verantwortlichkeit hierfür von sich abzuweisen: zu einer amtlichen Prüfung und Entscheidung der politischen und rechtlichen Seite der einzelnen Fragen und zur Führung von Verhandlungen darüber mit den Landesbehörden, beziehentlich mit den Häuptern uncivilisirter Völkerschaften sind sie nur da befugt, wo es eine regelmäßige Kaiserliche Vertretung nicht giebt.

Allerhöchste Ordre vom 28. December 1875 (M. V. Bl. S. 242).

Auf Ihren Vortrag bestimme Ich, daß in der von Mir unterm 28. September 1872 genehmigten Instruction für den Commandanten eines Meiner Schiffe und Fahrzeuge folgender Passus, welcher das wechselseitige Verhältniß Meiner Vertreter im Auslande und Meiner Schiffscommandanten klarstellen und die Grenzen der beiderseitigen Competenz und Verantwortlichkeit bei politischen und militärischen Handlungen vorzeichnen soll, als Ergänzung des § 12 Seite 4 ad alinea 2 aufzunehmen ist.

Bei den von den Kaiserlichen Missionen oder Consulaten an die Commandanten Kaiserlicher Kriegsschiffe zu richtenden Requisitionen gilt als bindender Grundsatz, daß die staatsrechtliche und politische Verantwortlichkeit für die Folgen eines militärischen Einschreitens der Kaiserlichen Marine, welches ein Kaiserlicher Vertreter veranlaßt, ausschließlich diesen letzteren trifft. Es ist daher auch nur seine Aufgabe, mit den betreffenden Landesbehörden zu verhandeln, sowie namentlich zu prüfen, ob alle friedlichen Mittel zur Verhütung einer Gefahr für Leben, Freiheit oder Eigenthum von Reichsangehörigen erschöpft sind, ob eine ernstliche Gefahr im Verzuge liegen würde, oder ob überhaupt nach Lage der Verhältnisse nur durch Aufwendung materieller Gewalt einer Rechtsverletzung vorgebeugt, oder für erlittenen Schaden resp. für Beleidigungen der deutschen Flagge Ersatz und Genugthuung erwirkt werden kann.

Die Commandanten der Kaiserlichen Kriegsschiffe handeln, insofern sie nicht specielle Instructionen haben, oder nach Lage des concreten Falls der vorherige Verkehr mit einem Kaiserlichen Vertreter unmöglich ist, nur auf Antrag des letzteren und tragen selbst lediglich die militärische Verantwortlichkeit für die Ausführung einer angenommenen Requisition; sie haben daher ihrerseits die materielle Ausführbarkeit derselben zu prüfen und für die Wahrung der einmal engagirten Ehre der Kaiserlichen Kriegsflagge einzustehen. Es steht ihnen allenfalls frei, ihre etwaigen persönlichen Bedenken gegen auf Verwendung von Gewalt gerichtete Requisition, oder ihre Ansicht über die Zweck- oder Unzweckmäßigkeit eines bestimmten Verfahrens dem Kaiserlichen Vertreter gegenüber mündlich oder schriftlich geltend zu machen, um die volle Verantwortlichkeit hierfür von sich abzuweisen; zu einer amtlichen Prüfung und Entscheidung der politischen und rechtlichen Seite der einzelnen Fragen und zur Führung von Verhandlungen darüber mit den Landesbehörden beziehentlich mit den Häuptern militärischer Völkerschaften sind sie nur da befugt, wo es eine regelmäßige Kaiserliche Vertretung nicht giebt.

Sie haben hiernach das Weitere zu veranlassen.

Berlin, den 28. December 1875.

gez. Wilhelm.

An den Chef der Admiralität.

§ 13.

Geräth ein Commandant in irgend einen Conflict mit Behörden irgend eines fremden Staates, so hat er dem Consul oder diplomatischen Vertreter des Deutschen Reichs die weitere Verfolgung der Angelegenheit zu übertragen und selbstverständlich an seine vorgesetzte Behörde zu berichten.

§ 14.

Wird irgendwie ein augenblickliches Einschreiten durchaus erforderlich, so hat er die Vorschriften des maritimen Völkerrechts in Betracht zu ziehen und bei seinen Maßnahmen nicht außer Acht zu lassen, daß ihm die ganze Verantwortlichkeit für die Folgen verbleibt. — — —

§ 15.

Da es im Interesse des Deutschen Reichs liegt, daß die deutschen Vertreter in der Fremde möglichst hoch in Ansehen stehen, so ist es Aufgabe jedes Comman-

danten, die denselben zustehenden Ehren voll und in möglichst schöner und reicher Form zu gewähren, wie es das Flaggen- und Salutreglement vorschreibt; ferner ist es seine Pflicht, in möglichster und freiester Uebereinstimmung mit den diplomatischen und consularischen Vertretern zu handeln und den Requisitionen derselben soweit als thunlich nachzukommen. Endlich sind für alle Bedürfnisse des Schiffs die Consuln als gegebene Agenten zu nehmen. Die Liste der in den verschiedenen Ländern und Orten fungirenden deutschen Gesandten, Consuln und Viceconsuln mit ihrem Bereiche findet sich in der Schiffsbücherkiste.

Allerhöchste Ordre vom 7. Januar 1879 (M. V. Bl. S. 1.).

In Ergänzung der Bestimmungen der §§ 12, 13 und 15 der von Mir genehmigten Instruction für Commandanten bestimme ich auf Ihren Vortrag als Eingang zu § 15 Nachstehendes: Bei Besuchen fremder Häfen hat der Commandant ohne Zeitverlust mit der am Orte befindlichen Kaiserlichen Vertretung (Botschaft, Gesandtschaft, Consulat) in Verbindung zu treten und derselben über Zweck und muthmaßliche Dauer des Aufenthalts Anzeige zu machen. Der Commandant hat ferner an die Kaiserliche Vertretung in der Landeshauptstadt über Ankunft, Zweck und muthmaßliche Dauer des Aufenthalts in allen denjenigen Fällen Anzeige zu machen, wo es sich nicht lediglich um Ergänzung von Proviant und Vorräthen, sondern um die Lösung bestimmter Aufgaben oder um die Inanspruchnahme der Hülfe resp. des Beistandes fremder Behörden handelt, auch wenn dadurch ein gegenseitiges Requisitionsverhältniß zwischen der Kaiserlichen Vertretung und dem Schiffscommando nicht bedingt wird.

Berlin den 7. Januar 1879.

gez. Wilhelm.

An den Chef der Admiralität.

§ 16.

Für die politisch-militärische Thätigkeit, welche die den Commandanten gegebenen Segelordres fordern, oder welche sich an eine Erledigung der Requisitionen unserer Gesandten oder politischen Agenten schließt, dient als Regel:

1) daß die Ehre der Flagge unter allen Umständen aufrecht erhalten werde; daß also der Commandant von dem Augenblick an, wo er eine Requisition annimmt, voll und allein die Verantwortung für die Durchführung übernimmt und daß ein angefangenes Unternehmen mit Daransetzung aller Kräfte zu Ende geführt werden muß;
2) daß die gründlichste Vorbereitung und Kenntniß aller Verhältnisse der Action vorhergehen und daß man nicht mehr anfangen muß, als man unter guten Umständen durchführen kann.

   Bei uncultivirten und halbcultivirten Völkern ist nichts schlimmer, als wenn man unverrichteter Sache wieder abziehen muß;
3) daß der unterlegene Feind großmüthig behandelt wird, ohne daß man Schwäche zeigt.

Anlage H.

Pariser Declaration vom 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht.

(Preußischerseits genehmigt durch Königl. Verordnung v. 12. Juni 1856. G. S. S. 585 ff.)

Les Plénipotentiaires qui ont signé le Traité de Paris du trente Mars mil huit cent cinquante-six, réunis en Conférence, considérant:

que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables;

que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière donne lieu, entre les neutres et les belligérants, à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits;

qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important;

que les Plénipotentiaires assemblés au Congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs Gouvernements sont animés, qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard;

dûment autorisés, les susdits Plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et, étant tombés d'accord, ont arrêté la Déclaration solennelle ci-après:

1. La course est et demeure abolie;

2. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre;

3. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi;

4. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Les Gouvernements des Plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette Déclaration à la connaissance des États qui n'ont pas été appelés à participer au Congrès de Paris, et à les inviter à y accéder.

Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les Plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs Gouvernements, pour en généraliser l'adoption, ne soient couronnés d'un plein succès.

La présente Déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les Puissances qui y ont ou qui y auront accédé.

Fait à Paris, le seize Avril mil huit cent cinquante-six.

Anlage J.

Beschlüsse einer Versammlung von Mitgliedern des Bremer Handelsstandes, betreffend die Unverletzlichkeit der Person und des Eigenthums zur See in Kriegszeiten, vom 2. December 1859.

(Frei Schiff unter Feindes Flagge S. 56 ff.)

In Erwägung, daß die Unverletzlichkeit der Person und des Eigenthums die einzige Grundlage bildet, auf welcher der geistige und materielle Austausch der Völker sicher gedeihen, auf welcher Gesittung und Wohlstand sich frei entwickeln und ungefährdet in die entlegensten Gebiete der Erde dringen können, daß deshalb von allen Nationen, die eine Ehre darin setzen, als Vorkämpfer der Civilisation zu gelten, dieser Grundsatz auch im Kriege heilig gehalten werden sollte;

in Erwägung, daß dem zuwider völkerrechtlich im Seekriege noch gestattet wird, was am Lande längst als rohe Gewalt gebrandmarkt ist, in friedlicher Ausübung ihres Berufs begriffene Privatpersonen ihrer Freiheit und ihres Eigenthums zu berauben, Handelsfahrzeuge nebst ihrer Ladung wegzunehmen und zu zerstören, ihre Mannschaft gefangen zu halten;

in fernerer Erwägung, daß das Unrecht dieses Verfahrens bereits allseitig in das Bewußtsein getreten, daß die von fast sämmtlichen Staaten anerkannte Declaration des Pariser Congresses vom 16. April 1856 einer richtigen Anschauung Bahn zu brechen begonnen hat, daß sie nicht bloß die Interessen der Angehörigen neutraler Staaten, daß sie das Eigenthum selbst der Angehörigen kriegführender Staaten in dem Fall, wenn es sich an Bord neutraler Schiffe befindet, in Schutz nimmt, daß in Folge theils dieses Vorgangs, theils des offenkundigen Wunsches mancher Regierungen, z. B. der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, nach vollständiger Beseitigung des eingewurzelten Unrechts, die allseitige Anerkennung des Anspruchs von Handel und Schifffahrt treibenden Privatleuten auf Sicherheit für sich und ihr Eigenthum, soweit sie den Bedingungen des Krieges nicht entgegen handeln, wesentlich erleichtert ist;

in Erwägung sodann, daß dem gegenwärtig wieder zusammentretenden Congresse der Europäischen Großmächte die Aufgabe nahe liegt, das begonnene Werk seines Vorgängers zu vollenden und sich durch völlige Verbannung der Willkür roherer Zeiten aus den Normen des Seerechts ein segensreiches und ewiges Andenken in den Annalen der Civilisation zu stiften;

in Erwägung endlich, daß zu dem Zweck alle, welche das eigene Interesse oder eine warme Theilnahme am Fortschritte des Rechts zunächst dazu antreibt, laut ihre Stimme erheben und der eigenen Regierung wie dem versammelten Rathe der Nationen das einstimmige Urtheil der gebildeten Welt verkünden sollten;

beschließt die Versammlung:

1) Die Unverletzlichkeit der Person und des Eigenthums in Kriegszeiten zur See, unter Ausdehnung auf die Angehörigen kriegführender Staaten so weit die Zwecke des Krieges sie nicht nothwendig beschränken, ist eine unabweisliche Forderung des Rechtsbewußtseins unserer Zeit.

2) Ein hoher Senat der freien Hansestadt Bremen ist angelegentlich zu ersuchen, diesen Grundsatz vertreten und seine Durchführung, sei es bei den verbündeten deutschen Regierungen, sei es bei den Mächten des Congresses, in Anregung bringen zu wollen.
3) Der gleichzeitige Ausspruch und die gleichstimmige Einwirkung auf ihre Regierung von Seiten Aller, welchen die Durchführung jenes Grundsatzes im eigenen, wie im Interesse des Rechts und der Civilisation am Herzen liegt, ist möglichst zu erstreben.
4) Zur Ausführung dieser Beschlüsse wird ein Comité niedergesetzt, welches namentlich die Mittheilung derselben an Einen Hohen Senat, an die Handelskammer, an die hier residirenden Consuln anderer Staaten, und in ausgedehntem Maße an solche Kreise und Personen Deutschlands und des Auslandes, die an der Wohlfahrt des Seeverkehrs eng betheiligt sind, mit der Aufforderung übernehmen wird, im gleichen Sinne thätig sein zu wollen.

Anlage K.

Genfer Convention vom 22. August 1864, betreffend die Linderung des Looses der im Felddienst verwundeten Militärpersonen, nebst den Zusatzartikeln vom 20. October 1868.

I. Convention vom 22. August 1864.

(G. S. 1865 S. 841 ff.)

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden, Seine Majestät der König der Belgier, Seine Majestät der König von Dänemark, Ihre Majestät die Königin von Spanien, Seine Majestät der Kaiser der Franzosen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der König der Niederlande, Seine Majestät der König von Portugal und Algarvien, die Schweizerische Eidgenossenschaft, Seine Majestät der König von Württemberg, gleichmäßig von dem Wunsche beseelt, soviel von ihnen abhängt, die vom Kriege unzertrennlichen Uebel zu mildern, nutzlose Härte zu verhüten und das Loos der auf den Schlachtfeldern verwundeten Militärpersonen zu lindern, haben beschlossen, zu diesem Ende eine Convention abzuschließen und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich u. s. w. u. s. w., welche, nachdem sie ihre in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten ausgewechselt haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die leichten und die Haupt-Feldlazarethe sollen als neutral anerkannt und demgemäß von den Kriegführenden geschützt und geachtet werden, so lange sich Kranke oder Verwundete darin befinden.

Die Neutralität würde aufhören, wenn diese Feldlazarethe mit Militär besetzt wären.

Artikel 2.

Das Personal der leichten und Haupt-Feldlazarethe, inbegriffen die mit der Aufsicht, der Gesundheitspflege, der Verwaltung, dem Transport der Verwundeten beauftragten Personen, sowie die Feldprediger, nehmen so lange an der Wohlthat der Neutralität Theil, als sie ihren Verpflichtungen obliegen und als Verwundete aufzuheben oder zu verpflegen sind.

Artikel 3.

Die im vorhergehenden Artikel bezeichneten Personen können selbst nach der feindlichen Besitznahme fortfahren, in den von ihnen bedienten leichten oder Haupt-Feldlazarethen ihrem Amte obzuliegen oder sich zurückziehen, um sich den Truppen anzuschließen, zu denen sie gehören.

Wenn diese Personen unter solchen Umständen ihre Thätigkeit einstellen, wird die den Platz behauptende Armee dafür sorgen, daß sie den feindlichen Vorposten zugeführt werden.

Artikel 4.

Das Material der Haupt-Feldlazarethe unterliegt den Kriegsgesetzen, und die zu diesen Lazarethen gehörigen Personen dürfen daher bei ihrem Rückzuge nur diejenigen Gegenstände mitnehmen, welche ihr Privateigenthum sind.

Das leichte Feldlazareth dagegen bleibt unter gleichen Umständen im Besitze seines Materials.

Artikel 5.

Die Landesbewohner, welche den Verwundeten zu Hülfe kommen, sollen geschont werden und frei bleiben.

Die Generale der kriegführenden Mächte haben die Aufgabe, die Einwohner von dem an ihre Menschlichkeit ergehenden Rufe und der daraus sich ergebenden Neutralität in Kenntniß zu setzen.

Jeder in einem Hause aufgenommene und verpflegte Verwundete soll demselben als Schutz dienen. Der Einwohner, welcher Verwundete bei sich aufnimmt, soll mit Truppeneinquartierung sowie mit einem Theil der etwa auferlegten Kriegscontributionen verschont werden.

Artikel 6.

Die verwundeten oder erkrankten Militärs sollen ohne Unterschied der Nationalität aufgenommen und verpflegt werden.

Den Oberbefehlshabern soll es freistehen, die während des Gefechts verwundeten feindlichen Militärs sofort den feindlichen Vorposten zu übergeben, wenn die Umstände dies gestatten und beide Parteien einverstanden sind.

Diejenigen, welche nach ihrer Heilung als dienstunfähig befunden worden sind, sollen in ihre Heimath zurückgeschickt werden.

Die Anderen können ebenfalls zurückgeschickt werden unter der Bedingung, während der Dauer des Krieges die Waffen nicht wieder zu ergreifen.

Die Verbandplätze und Depots nebst dem sie leitenden Personal genießen einer unbedingten Neutralität.

Artikel 7.

Eine deutlich erkennbare und übereinstimmende Fahne soll bei den Feld-

lazarethen, den Verbindeplätzen und Depots aufgesteckt werden. Daneben muß unter allen Umständen die Nationalflagge aufgepflanzt werden.

Ebenso soll für das unter dem Schutz der Neutralität stehende Personal eine Armbinde zulässig sein; die Verabfolgung einer solchen bleibt indessen der Militärbehörde überlassen.

Die Fahne und Armbinde sollen ein rothes Kreuz auf weißem Grunde tragen.[1])

Artikel 8.

Die Einzelheiten der Ausführung der gegenwärtigen Convention sollen von den Oberbefehlshabern der kriegführenden Armeen nach den Anweisungen ihrer betreffenden Regierungen und nach Maßgabe der in dieser Convention ausgesprochenen allgemeinen Grundsätze angeordnet werden.

Artikel 9.

Die hohen vertragenden Mächte sind übereingekommen, gegenwärtige Convention denjenigen Regierungen, welche keine Bevollmächtigten zur internationalen Conferenz in Genf haben schicken können, mitzutheilen und sie zum Beitritte einzuladen; zu diesem Zwecke bleibt das Protokoll offen.

Artikel 10.

Die gegenwärtige Convention soll ratificirt und die Ratifications-Urkunden sollen in Bern binnen vier Monaten oder, wenn es sein kann, früher ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten dieselbe unterzeichnet und den Abdruck ihrer Wappen beigefügt.

Geschehen zu Genf den zweiundzwanzigsten August des Jahres 1864.

II. Zusatzartikel vom 20. October 1868.

Die Regierungen u. s. w. u. s. w., von dem Wunsche beseelt, die Vortheile der am 22. August 1864 zu Genf geschlossenen Convention zur Verbesserung des Looses der verwundeten Militärpersonen der Armeen im Felde auf die Seestreitkräfte auszudehnen und einige der Festsetzungen der gedachten Convention näher zu präcisiren, haben zu ihren Commissarien ernannt u. s. w. u. s. w., welche u. s. w., unter dem Vorbehalt des Einverständnisses ihrer Regierungen, nachfolgende Festsetzungen vereinbart haben.

Artikel 1.

Das im Artikel 2 der Convention bezeichnete Personal fährt nach der Besetzung durch den Feind fort, soweit es das Bedürfniß erheischt, den Kranken und den Verwundeten des Feldlazareths oder des Hospitals, zu dem es gehört, seine Sorgfalt zuzuwenden.

Sobald dieses Personal sich zurückzuziehen wünscht, hat der Commandant der Besatzungstruppen den Zeitpunkt des Abzuges zu bestimmen, den er, jedoch nur

---

1) Ueber die Substitution des rothen Halbmondes für das rothe Kreuz als Neutralitätszeichen s. die Actenstücke im Staatsarchiv, Bd. 32 Nr. Nr. 6467—6471 und 6483.

auf eine kurze Zeitdauer, falls eine militärische Nothwendigkeit hierfür vorliegt, hinausschieben kann.

Artikel 2.

Seitens der kriegführenden Mächte sind Bestimmungen zu treffen, durch welche den in die Hände der feindlichen Armee gefallenen neutralen Personen der unverkürzte Genuß ihres Gehaltes gesichert wird.

Artikel 3.

In den in den Artikeln 1 und 4 angegebenen Verhältnissen bezeichnet die Benennung „ambulance“ die Feldlazarethe und andere zeitweise Anstalten, welche den Truppen auf das Schlachtfeld folgen, um auf demselben die Kranken und Verwundeten aufzunehmen.

Artikel 4.

In Uebereinstimmung mit der Absicht des Art. 5 der Convention und den in dem Protocoll von 1864 niedergelegten Vorbehalten, wird hierdurch festgestellt, daß bei der Vertheilung der Lasten, welche aus der Einquartierung der Truppen und aus den zu leistenden Kriegscontributionen erwachsen, das Maß des von den betreffenden Einwohnern an den Tag gelegten mildthätigen Eifers in Betracht zu ziehen ist.

Artikel 5.

In Erweiterung des Artikel 6 der Convention wird hierdurch festgesetzt, daß, mit Ausnahme derjenigen Offiziere, deren Anwesenheit bei der betreffenden Armee auf den Erfolg der Waffen von Einfluß sein würde, und innerhalb der durch den zweiten Abschnitt dieses Artikels gezogenen Grenzen, die in die Hände des Feindes gefallenen Blessirten, selbst wenn sie nicht als unfähig zum Fortdienen erkannt worden, nach erfolgter Herstellung, oder wo möglich noch früher in ihre Heimath zurückzusenden sind, unter der Bedingung jedoch, daß dieselben während der Dauer des Krieges nicht wieder die Waffen führen dürfen.

Bestimmungen für die Marine.

Artikel 6.

Die Fahrzeuge, welche auf ihre Gefahr hin während und nach der Schlacht Schiffbrüchige oder Blessirte aufnehmen, oder nachdem sie dieselben aufgenommen, an Bord eines neutralen oder Lazarethschiffes transportiren, genießen bis zur Lösung dieser Aufgabe der Neutralität insoweit, als die Verhältnisse der Schlacht und die Lage der in Kampf befindlichen Schiffe ihnen dieselbe zu gewähren gestatten.

Die Beurtheilung dieser Verhältnisse wird der Menschlichkeit aller Kämpfenden anvertraut.

Die in dieser Weise aufgenommenen und geretteten Schiffbrüchigen und Verwundeten dürfen während der Dauer des Krieges nicht wieder Dienste thun.

Artikel 7.

Das für die Seelsorge bestimmte, das Medicinal- und Lazarethpersonal jedes genommenen Schiffes wird als neutral erklärt. Dasselbe nimmt beim Verlassen

des Schiffes die ihm als besonderes Eigenthum gehörenden Gegenstände und chirurgischen Instrumente mit sich.

Artikel 8.

Das in dem vorstehenden Artikel bezeichnete Personal hat auf dem genommenen Schiffe seine Functionen fortzusetzen und bei der durch den Sieger auszuführenden Räumung der Verwundeten mitzuwirken. Demnächst ist demselben gestattet, in Gemäßheit des zweiten Abschnitts des vorstehenden Zusatzartikels 1, in die Heimath zurückzukehren.

Die Stipulationen des vorstehenden 2. Zusatzartikels finden auf die Besoldung dieses Personals Anwendung.

Artikel 9.

Die militärischen Lazarethschiffe verbleiben hinsichts ihres Materials unter dem Kriegsgesetz. Sie gehen in das Eigenthum des Eroberers über, doch darf dieser sie während der Dauer des Krieges nicht ihrer besonderen Bestimmung entziehen.[1])

Artikel 10.

Jedes Handelsschiff, welcher Nation dasselbe auch angehöre, genießt, sobald es ausschließlich mit Verwundeten oder Kranken belastet ist, der Neutralität; jedoch macht schon die Thatsache einer durch das Schiffsjournal verificirten Visitation seitens eines feindlichen Kreuzers die Verwundeten und die Kranken zum Weiterdienen während der Dauer des Krieges unfähig. Auch hat der Kreuzer das Recht, einen Commissar an Bord zu lassen, welcher die Fahrt begleitet und sich von der Wahrheit der Angaben überzeugt.

Wenn das Handelsschiff außerdem eine Ladung an Bord führt, so wird auch diese durch die Neutralität geschützt, vorausgesetzt, daß diese Ladung nicht von der Beschaffenheit ist, um von dem kriegführenden Theile confiscirt zu werden.

Die kriegführenden Theile behalten das Recht, den für neutral erklärten Schiffen und Fahrzeugen jede Verbindung und jede Richtung, welche sie für die Bewahrung des Geheimnisses ihrer Operationen als schädlich erachten, zu untersagen.

In dringenden Fällen können zwischen den beiderseitigen Obercommandanten besondere Uebereinkommen getroffen werden, um den mit der Räumung der Verwundeten und Kranken beauftragten Fahrzeugen augenblicklich in specieller Weise die Neutralität zu ertheilen.

Artikel 11.

Die eingeschifften verwundeten oder kranken Seeleute oder Soldaten, welcher Nation dieselben auch angehören, sind durch den Eroberer zu schützen und zu pflegen.

---

[1]) Zu Art. 9 hat die französische Regierung seiner Zeit den Zusatz in Vorschlag gebracht: „Diejenigen zum Gefecht ungeeigneten Schiffe jedoch, welche nach einer bereits im Frieden von den Behörden officiell ergangenen Erklärung bestimmt sind, als schwimmende Seelazarethe zu dienen, genießen während des Krieges die volle Neutralität sowohl für Material als Personal, vorausgesetzt, daß ihre Ausrüstung ausschließlich ihrer besonderen Bestimmung entsprechend sei.“ Derselbe ist nach der Zustimmung Englands auch seitens der Regierung des norddeutschen Bundes acceptirt worden.

Die Rückkehr in ihr Vaterland unterliegt den Bestimmungen des Artikel 6 der Convention und des Zusatzartikels 5.

Artikel 12.

Das Unterscheidungszeichen für ein jedes Schiff oder Fahrzeug, welches auf Grund der Bestimmungen der Convention den Vorzug der Neutralität beansprucht, ist die neben der Nationalflagge zu führende weiße Flagge mit rothem Kreuz.

Die kriegführenden Theile können in dieser Beziehung eine jede von ihnen für nöthig erachtete Untersuchung veranlassen.

Die militärischen Lazarethschiffe erhalten einen äußeren Anstrich von weißer Farbe mit grüner Batterie.

Artikel 13.

Die auf Kosten von Hülfsvereinen, welche von den der Convention beigetretenen Regierungen anerkannt sind, ausgerüsteten Hülfsschiffe werden, sobald sie von dem Souverän, welcher ihre Ausrüstung ausdrücklich gestattet hat, mit einem Freibriefe versehen sind und sich im Besitze eines Zeugnisses der zuständigen Marinebehörde befinden, aus welchem hervorgeht, daß die Schiffe, während sie ausgerüstet waren, sowie bei ihrer endlichen Abfahrt, unter der Aufsicht der gedachten Behörde standen und ausschließlich für den Zweck ihrer Mission eingerichtet waren, nebst ihrem Personal als neutral betrachtet.

Dieselben sind durch die kriegführenden Theile zu respectiren und zu schützen.

Ihr Erkennungszeichen ist die weiße Flagge mit rothem Kreuz neben der Nationalflagge. Das Abzeichen ihres Personals bei Ausübung seiner Functionen ist eine Armbinde von gleicher Farbe und gleichem Zeichen. Der äußere Anstrich dieser Fahrzeuge ist weiß mit rother Batterie.

Diese Fahrzeuge leisten den Verwundeten und Schiffbrüchigen der kriegführenden Theile, ohne Unterschied der Nationalität, Hülfe und Beistand.

Sie dürfen jedoch in keiner Weise die Bewegungen der kämpfenden Schiffe behindern.

Während und nach der Schlacht handeln sie auf ihre eigene Gefahr.

Die kriegführenden Theile haben über diese Fahrzeuge das Recht der Controle und der Visitation; sie können die Mitwirkung der in Rede stehenden Fahrzeuge ablehnen und ihnen aufgeben, sich zu entfernen, auch in dringenden Fällen sie bei sich zurückbehalten.

Die von diesen Fahrzeugen aufgenommenen Verwundeten resp. Schiffbrüchigen dürfen von keinem der kriegführenden Theile reclamirt werden; dagegen wird den aufgenommenen Personen aufgegeben, während der Dauer des Krieges nicht wieder zu dienen.

Artikel 14.

In den Seekriegen gestattet eine jede starke Vermuthung, daß einer der kriegführenden Theile die Wohlthat der Neutralität in einem anderen Interesse, als in dem der Verwundeten und Kranken, benutzt, dem anderen kriegführenden Theile, bis zum geführten Beweise des Gegentheils, hinsichtlich des ersteren kriegführenden Theiles die Convention zu suspendiren.

Wenn diese Vermuthung Gewißheit wird, kann die Convention dem Uebertreter selbst für die ganze Dauer des Krieges gekündigt werden.

Artikel 15.

Die gegenwärtige Acte soll in einem einzigen Originalexemplar ausgefertigt und letzteres im Archiv der Schweizer Eidgenossenschaft niedergelegt werden. Eine beglaubigte Abschrift der Acte mit der Einladung, derselben beizutreten, soll jeder der Signaturmächte der Convention vom 22. August 1864, sowie denjenigen, welche der letzteren später beigetreten sind, übersandt werden.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Commissarien den gegenwärtigen Entwurf von Zusatzartikeln vollzogen und den Abdruck ihrer Wappen beigefügt.

Geschehen zu Genf den 20. October des Jahres 1868.

Anlage L.

Neutralitätserklärungen aus Veranlassung des deutsch-französischen Krieges von 1870/71.

I. Großbritannien.

a. Proclamation, betreffend die Beobachtung der Neutralität, vom 19. Juli 1870.

(Hertslet, collect. XIII. S. 458 ff.; deutsche Uebersetzung s. im preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 80, 81 und in der Beilage zum Staatsarchiv 1870, S. 34 ff.)

An deren Stelle ist die unter c mitgetheilte Proclamation vom 9. August 1870 getreten.

b. Circularschreiben des Auswärtigen Amts, betreffend das Verhalten der Kriegsschiffe der kriegführenden Theile in den der Territorialhoheit der britischen Krone unterworfenen Gewässern, vom 19. Juli 1870.

(Hertslet, collect. XIII. S. 462 ff.)

My Lords, Foreign Office, July 19, 1870.

Her Majesty being fully determined to observe the duties of neutrality during the existing state of war between the Emperor of the French and the King of Prussia, and being moreover resolved to prevent, as far as possible, the use of Her Majesty's harbours, ports and coasts, and the waters within Her Majesty's territorial jurisdiction, in aid of the warlike purposes of either belligerent, has commanded me to communicate to your Lordships, for your guidance, the following rules, which are to be treated and enforced as Her Majesty's orders and directions:

Her Majesty is pleased further to command that these rules shall be put in force in the United Kingdom, and in the Channel Islands, on and after the 26th of July instant, and in Her Majesty's territories and possessions beyond the seas, 6 days after the day when the Governor, or other chief authority, of each of such territories or possessions respectively, shall have notified and published

the same; stating in such notification that the said rules are to be obeyed by all persons within the same territories and possessions.

1) During the continuance of the present state of war, all ships of war of either belligerent are prohibited from making use of any port or roadstead in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, or in the Channel Islands, or in any of Her Majesty's colonies or foreign possessions or dependencies, or of any waters subject to the territorial jurisdiction of the British Crown, as a station, or place of resort, for any warlike purpose; or for the purpose of obtaining any facilities of warlike equipment; and no ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted to sail out of or leave any port, roadstead, or waters subject to British jurisdiction, from which any vessel of the other belligerent (whether the same shall be a ship of war or a merchant ship) shall have previously departed, until after the expiration of, at least, 24 hours from the departure of such last-mentioned vessel beyond the territorial jurisdiction of Her Majesty.

2) If any ship of war of either belligerent shall, after the time when this Order shall be first notified and put in force in the United Kingdom, and in the Channel Islands, and in the several colonies and foreign possessions and dependencies of Her Majesty respectively, enter any port, roadstead, or waters belonging to Her Majesty, either in the United Kingdom or in the Channel Islands, or in any of Her Majesty's colonies or foreign possessions or dependencies, such vessel shall be required to depart and to put to sea within 24 hours after her entrance into such port, roadstead, or waters, except in case of stress of weather, or of her requiring provisions or things necessary for the subsistence of her crew, or repairs; in either of which cases the authorities of the port, or of the nearest port (as the case may be), shall require her to put to sea as soon as possible after the expiration of such period of 24 hours, without permitting her to take in supplies beyond what may be necessary for her immediate use; and no such vessel which may have been allowed to remain within British waters for the purpose of repair shall continue in any such port, roadstead, or waters, for a longer period than 24 hours after her necessary repairs shall have been completed. Provided, nevertheless, that in all cases in which there shall be any vessel (whether ships of war or merchant ships) of the said belligerent parties in the same port, roadstead, or waters within the territorial jurisdiction of Her Majesty, there shall be an interval of not less than 24 hours between the departure therefrom of any such vessel (whether ship of war or merchant ship) of the one belligerent, and the subsequent departure therefrom of any ship of war of the other belligerent; and the time hereby limited for the departure of such ships of war respectively shall always, in case of necessity, be extended so far as may be requisite for giving effect to this proviso, but no further or otherwise.

3) No ship of war of either belligerent shall hereafter be permitted, while in any port roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Her Majesty, to take in any supplies, except provisions and such other things as may be requisite for the subsistence of her crew, and except so much coal only as may be sufficient to carry such vessel to the nearest port of her own country,

or to some nearer destination, and no coal shall again be supplied to any such ship of war in the same or any other port, roadstead, or waters subject to the territorial jurisdiction of Her Majesty, without special permission, until after the expiration of 3 months from the time when such coal may have been last supplied to her within British waters as aforesaid.

4) Armed ships of either party are interdicted from carrying prizes made by them into the ports, harbours, roadstead, or waters of the United Kingdom, or any of Her Majesty's colonies or possessions abroad.

I have, &c.,

GRANVILLE.

c. Proclamation, betreffend die Beobachtung der Neutralität, vom 9. August 1870.

(Hertslet, collect. XIII. S. 464 ff.; deutsche Uebersetzung s. im preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 175 ff. und in der Beilage zum Staatsarchiv 1870, S. 38 ff.)

By the Queen.

A PROCLAMATION.

VICTORIA R. — WHEREAS we are happily at peace with all Sovereigns, Powers, and States:

And whereas, notwithstanding our utmost exertions to preserve peace between all Sovereign Powers and States, a state of war unhappily exists between His Imperial Majesty the Emperor of the French and His Majesty the King of Prussia, and between their respective subjects and others inhabiting within their countries, territories, or dominions:

And whereas we are on terms of friendship and amicable intercourse with each of these Sovereigns and with their several subjects and others inhabiting within their countries, territories, or dominions:

And whereas great numbers of our loyal subjects reside and carry on commerce, and possess property and establishments, and enjoy various rights and privileges, within the dominions of each of the aforesaid Sovereigns, protected by the faith of Treaties between us and each of the aforesaid Sovereigns:

And whereas we, being desirous of preserving to our subjects the blessings of peace, which they now happily enjoy, are firmly purposed and determined to abstain altogether from taking any part, directly or indirectly, in the war now unhappily existing between the said Sovereigns, their subjects and territories, and to remain at peace with and to maintain a peaceful and friendly intercourse with each of them, and their respective subjects, and other inhabiting within any of their respective countries, territories, and dominions, and to maintain a strict and impartial neutrality in the said state of war unhappily existing between them:

We, therefore, have thought fit, by and with the advice of our Privy Council, to issue this our Royal Proclamation:

And we do hereby strictly charge and command all our loving subjects to govern themselves accordingly, and to observe a strict neutrality in and during the aforesaid war, and to abstain from violating or contravening either the laws

and statutes of the realm in this behalf, or the law of nations in relation thereto, as they will answer to the contrary at their peril:

And whereas in and by a certain statute made and passed in the present year of Her Majesty, intituled „An Act to regulate the conduct of Her Majesty's subjects during the existence of hostilities between foreign States with which Her Majesty is at peace,“ it is, amongst other things, declared and enacted as follows:

„*Illegal Enlistment.*

„If any person, without the licence of Her Majesty, being a British subject, within or without Her Majesty's dominions, accepts or agrees to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at peace with Her Majesty, and in this Act referred to as a friendly State, or whether a British subject or not within Her Majesty's dominions, induces any other person to accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any such foreign state as aforesaid,

„He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded may be either with or without hard labour.

„If any person, without the licence of Her Majesty, being a British subject quits or goes on board any ship with a view of quitting Her Majesty's dominions, with intent to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State, or, whether a British subject or not, within Her Majesty's dominions, induces any other person to quit or to go on board any ship with a view of quitting Her Majesty's dominions with the like intent,

„He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„If any person induces any other person to quit Her Majesty's dominions or to embark on any ship within Her Majesty's dominions under a misrepresentation or false representation of the service in which such person is to be engaged, with the intent or in order that such person may accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State,

„He shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„If the master or owner of any ship, without the licence of Her Majesty, knowingly either takes on board, or engages to take on board, or has on board such ship within Her Majesty's dominions any of the following persons, in this Act referred to as illegally enlisted persons; that is to say,

„1) Any person who, being a British subject within or without the domi-

nions of Her Majesty, has, without the licence of Her Majesty, accepted or agreed to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State:

„2) Any person, being a British subject, who, without the licence of Her Majesty, is about to quit Her Majesty's dominions with intent to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State:

„3) Any person who has been induced to embark under a misrepresentation or false representation of the service in which such person is to be engaged, with the intent or in order that such person may accept or agree to accept any commission or engagement in the military or naval service of any foreign State at war with a friendly State:

„Such master or owner shall be guilty of an offence against this Act, and the following consequences shall ensue, that is to say,

„1) The offender shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court, before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour: and

„2) Such ship shall be detained until the trial and conviction or acquittal of the master or owner, and until all penalties inflicted on the master or owner have been paid, or the master or owner has given security for the payment of such penalties to the satisfaction of two Justices of the Peace, or other magistrate or magistrates having the authority of two Justices of the Peace: and

„3) All illegally enlisted persons shall, immediately on the discovery of the offence, be taken on shore, and shall not be allowed to return to the ship."

„Illegal Shipbuilding and Illegal Expeditions.

„If any person within Her Majesty's dominions, without the licence of Her Majesty, does any of the following acts; that is to say,

„1) Builds or agrees to build, or causes to be built any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State: or

„2) Issues or delivers any commission for any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State: or

„3) Equips any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State: or

„4) Dispatches, or causes or allows to be dispatched, any ship with intent or knowledge, or having reasonable cause to believe that the same shall or will be employed in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State:

„Such person shall be deemed to have committed an offence against this Act, and the following consequences shall ensue:

„1) The offender shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„2) The ship in respect of which any such offence is committed, and her equipment, shall be forfeited to Her Majesty:

„Provided, that a person building, causing to be built, or equipping a ship in any of the cases aforesaid, in pursuance of a contract made before the commencement of such war as aforesaid, shall not be liable to any of the penalties imposed by this section in respect of such building or equipping if he satisfies the conditions following (that is to say):

„1) If forthwith upon a proclamation of neutrality being issued by Her Majesty he gives notice to the Secretary of State that he is so building, causing to be built, or equipping such ship, and furnishes such particulars of the contract and of any matters relating to, or done, or to be done under the contract as may be required by the Secretary of State:

„2) If he gives such security, and takes and permits to be taken such other measures, if any, the Secretary of State may prescribe for ensuring that such ship shall not be dispatched, delivered, or removed without the licence of Her Majesty until the termination of such war as aforesaid.

„Where any ship is built by order of or on behalf of any foreign State when at war with a friendly State, or is delivered to or to the order of such foreign State, or any person who to the knowledge of the person building is an agent of such foreign State, or is paid for by such foreign State or such agent, and is employed in the military or naval service of such foreign State, such ship shall, until the contrary is proved, be deemed to have been built with a view to being so employed, and the burden shall lie on the builder of such ship of proving that he did not know that the ship was intended to be so employed in the military or naval service of such foreign State.

„If any person within the dominions of Her Majesty, and without the licence of Her Majesty,

„By adding to the number of the guns, or by changing those on board for other guns, or by the addition of any equipment for war, increases or augments or procures to be increased or augmented, or is knowingly concerned in increasing or augmenting the warlike force of any ship which at the time of her being within the dominions of Her Majesty was a ship in the military or naval service of any foreign State at war with any friendly State, —

„Such person shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„If any person within the limits of Her Majesty's dominions, and without the licence of Her Majesty.

„Prepares or fits out any naval or military expedition to proceed against the dominions of any friendly State, the following consequences shall ensue:

„1) Every person engaged in such preparation or fitting out, or assisting therein, or employed in any capacity in such expedition, shall be guilty of an offence against this Act, and shall be punishable by fine and imprisonment, or either of such punishments, at the discretion of the Court before which the offender is convicted; and imprisonment, if awarded, may be either with or without hard labour.

„2) All ships, and their equipments, and all arms and munitions of war, used in or forming part of such expedition, shall be forfeited to Her Majesty.

„Any person who aids, abets, counsels, or procures the commission of any offence against this Act shall be liable to be tried and punished as a principal offender."

And whereas by the said Act it is further provided that ships built, commissioned, equipped, or dispatched in contravention of the said Act, may be condemned and forfeited by judgment of the Court of Admiralty; and that if the Secretary of State or Chief Executive Authority is satisfied that there is a reasonable and probable cause for believing that a ship within Her Majesty's dominions has been, or is being built, commissioned, or equipped, contrary to the said Act, and is about to be taken beyond the limits of such dominions, or that a ship is about to be dispatched contrary to the Act, such Secretary of State, or Chief Executive Authority, shall have power to issue a warrant authorising the seizure and search of such ship and her detention until she has been either condemned or released by process of law. And whereas certain powers of seizure and detention are conferred by the said Act on certain local authorities:

Now, in order that none of Our subjects may unwarily render themselves liable to the penalties imposed by the said statute, We do hereby strictly command, that no person or persons whatsoever do commit any act, matter, or thing whatsoever contrary to the provisions of the said statute, upon pain of the several penalties by the said statute imposed, and of Our high displeasure.

Ad We do hereby further warn and admonish all Our loving subjects, and all persons whatsoever entitled to Our protection, to observe towards each of the aforesaid Sovereigns, their subjects, and territories, and towards all belligerents whatsoever, with whom we are at peace, the duties of neutrality; and to respect, in all and each of them, the exercise of those belligerent rights which We and Our Royal Predecessors have always claimed to exercise.

And We hereby further warn all Our loving subjects, and all persons whatsoever entitled to Our protection, that if any of them shall presume, in contempt of this Our Royal Proclamation, and of Our high displeasure, to do any acts in derogation of their duty as subjects of a neutral Sovereign in a war between other Sovereigns, or in violation or contravention of the law of nations in that behalf, as more especially by breaking, or endeavouring to break, any blockade lawfully and actually established by or on behalf of either of the said Sovereigns. or by carrying officers, soldiers, despatches, arms, ammunition, military stores or materials, or any article or articles considered and deemed contraband of war according to the law or modern usages of nations, for the use or service

of either of the said Sovereigns, that all persons so offending, together with their ships and goods, will rightfully incur and be justly liable to hostile capture, and to the penalties denounced by the law of nations in that behalf.

And We do hereby give notice that all Our subjects and persons entitled to Our protection who may misconduct themselves in the premises will do so at their peril, and of their own wrong; and that they will in nowise obtain any protection from us against such capture, or such penalties as aforesaid, but will, on the contrary, incur Our high displeasure by such misconduct.

Given at Our Court at Osborne House, Isle of Wight, this 9th day of August, in the year of Our Lord 1870, and in the 34th year of Our reign.

GOD SAVE THE QUEEN.

II. Niederlande.

a. Bekanntmachung des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten vom 20. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 81; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 55; A. M. B. Nr. 182.)

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten hält sich verpflichtet, mit Rücksicht auf den ausgebrochenen Krieg die Aufmerksamkeit der Schiffsführer, Rheder und Einlader auf die Gefahren und Nachtheile zu lenken, denen sie sich aussetzen, wenn sie, in Streit mit den Pflichten neutraler Mächte, eine wirkliche Blockade nicht respectiren oder Kriegscontrebande, militärische und für eine der kriegführenden Parteien bestimmte Depeschen befördern.

In solchen Fällen würden die Betreffenden sich allen daraus entspringenden Folgen unterwerfen müssen, ohne auf irgend welchen Schutz oder Vermittelung Seiner Majestät Regierung Anspruch machen zu können.

Es wird auch seitens der Regierung auf das Strengste gewacht werden gegen das Ausrüsten hier im Lande von Kriegs- oder bewaffneten Schiffen zum Dienst für die kriegführenden Parteien oder die Theilnahme daran seitens Niederländer, sowie gegen den Verkauf von Kriegs- oder bewaffneten Schiffen an die feindlichen Parteien und gegen den Bau von Transportschiffen für und die Zufuhr an die kriegführenden Parteien.

Haag, den 20. Juli 1870

b. Bekanntmachungen der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine vom 20. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 81, 82, bezw. Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 55 und A. M. B. Nr. 182.)

I. Aus Anlaß des ausgebrochenen Krieges benachrichtigen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine, mit Ermächtigung des Königs, hierdurch alle Eingesessene des Reichs, sich in keiner Weise mit der Caperei einzulassen und keine fremden Caperbriefe anzunehmen, da alle Niederländer, welche auf Grund solcher Briefe die Caperei betreiben möchten oder derselben Vorschub leisten, von den niederländischen Gerichten wegen solcher Handlungen, welche das Gesetz mit Strafe bedroht, verfolgt werden sollen.

II. Auf Befehl des Königs bringen die Minister der auswärtigen Angelegen-

heiten, der Justiz und der Marine zur Kenntniß aller derjenigen, welche es angeht, daß zur Handhabung einer vollkommenen Neutralität während des Krieges mit Bezug auf vorstehende Benachrichtigung (a) die folgenden Bestimmungen festgestellt worden sind:

Artikel 1.

Keine Kriegsschiffe noch Caper von einer der kriegführenden Mächte sollen mit Prisen in niederländische Häfen oder Buchten einlaufen, noch daselbst oder auf der Rhede sich aufhalten, es sei denn in Fällen augenscheinlicher Noth, als Seeunglück und Mangel an Lebensmitteln. Sie müssen sich, sobald die Ursache ihres Verbleibs nicht mehr besteht, auf das Schleunigste entfernen.

Artikel 2.

Verkauf, Tausch, Schenkung von allen Prisen oder von Gegenständen, welche davon herrühren, sowie von erbeuteten Gütern, sind in niederländischen Häfen oder Buchten verboten. Ebenso ist in diesen Häfen verboten: das Abtakeln und der Verkauf von Kriegsschiffen oder Kreuzern der kriegführenden Parteien, sowie von Caperschiffen (insofern diese letzteren zugelassen werden), es sei denn, daß die Regierung unter besonderen Umständen der Ansicht ist, daß der Verkauf ohne Schwierigkeit mit Rücksicht auf die Neutralität des Staats stattfinden kann.

Artikel 3.

Caper werden auch ohne Prisen in niederländischen Häfen oder Buchten nicht zugelassen, mit Ausnahme der in Artikel 1 erwähnten Fälle; der Schluß dieses Artikels findet auf sie Anwendung. Sie dürfen nicht mehr Proviant einnehmen, als für ihren unmittelbaren Gebrauch nöthig ist; Steinkohlen nur soviel, als für 24 Stunden zu ihrem Bedürfniß erforderlich.

Artikel 4.

Die Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte können, falls sie sich den völkerrechtlichen Bestimmungen über ihre Zulassung in neutrale Häfen unterwerfen, auf unbestimmte Zeit in niederländischen Häfen oder Buchten verbleiben; sie können sich mit Lebensmitteln und mit so vielen Steinkohlen versehen, als sie zur Reise nach dem nächst belegenen Hafen des Landes, zu dem das Schiff gehört, nöthig haben.

Artikel 5.

Wenn Schiffe der kriegführenden Parteien (ob Kriegsschiffe, Caper oder Kauffahrteischiffe) sich gleichzeitig in demselben Hafen, auf der Rhede oder in den territorialen Gewässern des Staats befinden, soll ein Zeitraum von mindestens 24 Stunden zwischen der Abreise von einem Schiffe der einen kriegführenden Partei und dem Auslaufen von einem Schiffe der anderen Partei verstreichen.

Dieser Zeitraum kann nach Umständen von den Marinebehörden der Häfen verlängert werden.

Artikel 6.

Es ist verboten: Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien Waffen oder Munition zu liefern, noch ihnen auf irgend eine Weise bei der Vermehrung ihrer Bemannung, Bewaffnung oder Ausrüstung behülflich zu sein.

Haag, den 20. Juli 1870.

III. Dänemark.

Bekanntmachung, betreffend das Verhalten der Handel- und Schifffahrttreibenden, vom 25. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 99, 100; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 60.)

In Folge Allerhöchster Vollmacht vom heutigen Tage bringt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hiermit zur öffentlichen Kunde, daß auf Grund des zwischen Frankreich und Preußen jetzt ausgebrochenen Krieges die Verordnung vom 4. Mai 1803, jedoch mit folgenden näheren Bestimmungen und Veränderungen, wieder in Wirksamkeit tritt.

§ 1.

Der in der Verordnung vom 4. Mai 1803 vorgeschriebene Königliche Seepaß in lateinischer Sprache ist in Folge des Gesetzes vom 13. März 1867 für solche Schiffe fortgefallen, welche mit einem Nationalitäts- und Registrirungs-Certificat versehen sind, und für diejenigen Schiffe, die noch mit den früher vorgeschriebenen Papieren fahren, ist der Meßbrief in Verbindung mit den übrigen Legitimations-documenten als hinreichender Beweis für die Nationalität des Schiffes zu betrachten.

§ 2.

Die in der Verordnung vom 4. Mai 1803 (§ 8) über die Nationalität der Schiffsmannschaften vorgeschriebenen Regeln sind durch das Gesetz vom 23. Januar 1862, betreffend die Anheuerung fremden Seevolkes, aufgehoben.

§ 3.

Durch die zu Paris am 16. April 1856 :c. unterzeichnete Declaration, betreffend die Rechte neutraler Staaten während eines Krieges zwischen fremden Seemächten, welcher Se. Majestät der König unterm 25. Juni desselben Jahres beigetreten, sind folgende Bestimmungen eingeführt:

(folgen die vier Sätze der Pariser Declaration. S. oben S. 359.)

§ 4.

Außer den in der Verordnung vom 4. Mai 1803 (Art. 13) angegebenen Gegenständen sind bis auf Weiteres als Kriegscontrebande alle solche verarbeiteten Gegenstände zu betrachten, welche unmittelbare Anwendung für den Kriegsgebrauch finden können. Für den Fall, daß Veränderungen oder Zusatzbestimmungen mit Rücksicht auf Kriegscontrebande in Folge von besonderen Verträgen zwischen Sr. Majestät dem Könige und fremden Mächten erforderlich sein sollten, behält der Minister des Aeußeren sich vor, nachdem er darüber eine Allerhöchste Resolution eingeholt hat, das weiter Erforderliche bekannt zu machen.

§ 5.

Da Se. Majestät der König während des jetzigen Krieges sich neutral zu verhalten gedenkt, so wird hiermit den Königlichen Unterthanen verboten, sowohl überhaupt in irgend welcher Eigenschaft, sei es zu Lande oder an Bord der Regierungsschiffe, bei den kriegführenden Mächten Dienste zu nehmen, als auch ins-

besondere den Kriegs- und Transportschiffen derselben außerhalb des dänischen Lootsenfahrwassers Lootsendienste zu leisten.

Vorstehendes wird hiermit allen Beikommenden zur Nachricht und Nachachtung bekannt gemacht.

IV. Oesterreich-Ungarn.

Verordnung der Minister des Innern, der Justiz und des Handels, betreffend die hinsichtlich des Handels und der Schifffahrt auf dem Meere zu beobachtenden Grundsätze, vom 29. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 127; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 74.)

Aus Anlaß des zwischen dem norddeutschen Bunde und den Staaten Süddeutschlands einerseits und Frankreich andererseits ausgebrochenen Krieges werden hiermit in Folge Ministerrathsbeschlusses im Einvernehmen mit dem K. und K. Ministerium des Aeußern und mit dem K. ungarischen Ministerium folgende Anordnungen bekannt gegeben, nach welchen sich sowohl sämmtliche Behörden, als alle Reichsangehörigen zu richten haben.

1) Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichisch-ungarischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportiren oder den letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen.

Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichisch-ungarischen Schiffe im Verkehr mit jenen Staaten nur soviel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist.

Den österreichisch-ungarischen Schiffen ist das Einlaufen in solche Plätze und Häfen untersagt, die von einer der kriegführenden Mächte belagert oder wirksam blockirt sind.

Wer vorstehende Verbote übertritt, hat bei eintretenden rechtmäßigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seiten der kriegführenden Staaten keinen Schutz bei der Regierung zu erwarten.

2) Außer diesem Falle sind die österreichisch-ungarischen Handelsschiffe nicht beschränkt, ungeachtet des bestehenden Krieges ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben, und ebenso dürfen auch die Kauffahrteischiffe der kriegführenden Staaten wie vorhin in alle inländischen Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w., insofern sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten, und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäß ist.

Hinsichtlich der Zulassung fremder Kriegsschiffe in den inländischen Häfen bleibt es bei den Bestimmungen der Circularverordnung vom 28. Mai 1866 (Armeeverordnungsblatt Nr. 16 von 1866) und der Circularverordnung vom 16. November 1866 (Marineverordnungsblatt Nr. 38 von 1866) und der bezüglichen Instructionen.

3) In der billigen Erwartung, daß der neutrale Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectirt und daß die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen

vertragsmäßigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hiermit verordnet, daß die österreichisch-ungarischen Kauffahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegentheil die Papiere und Documente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstand vorzeigen, deren keine in die See werfen, noch sonst vernichten, viel weniger deren falsche oder doppelte und geheime an Bord halten sollen.

4) Sollte ein österreichisch-ungarisches Schiff ungeachtet der Befolgung der vorstehenden Vorschriften auf eine ungebührliche Art behandelt werden, so ist hierüber ungesäumt bei der nächstgelegenen österreichisch-ungarischen Consular- oder sonstigen Behörde die Anzeige zu erstatten, damit die Regierung bei dem auswärtigen Staate die zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung erforderlichen Schritte vornehmen und, sofern solche Schritte von den auf ungebührliche Art Behandelten bereits vorgenommen worden wären, dieselben unterstützen könne.

5) Diese Anordnungen haben vom Tage der Kundmachung an in Wirksamkeit zu treten.

Wien, am 29. Juli 1870.

V. Italien.

Verordnung, betreffend die Neutralität in den Häfen, vom 6. April 1864, in Kraft gesetzt durch Königliches Decret vom 26. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 174 ff.; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 70; A. M. B. Nr. 182).

Victor Emanuel II., von Gottes Gnaden und nach dem Willen der Nation König von Italien 2c. 2c., haben verordnet und verordnen:

Artikel 1.

Es ist keinem Kriegsschiffe oder als Caper ausgerüsteten Fahrzeuge eines kriegführenden Staates gestattet, mit Beute in die Häfen oder Rheden des Königreichs einzulaufen und sich daselbst aufzuhalten, außer in den Fällen, wo es in Folge von Seegefahr dazu genöthigt ist.

Artikel 2.

Im Fall des Einlaufens aus Noth müssen die Kriegsschiffe und die als Caper ausgerüsteten Fahrzeuge, von welchen im vorstehenden Artikel die Rede ist, und die sich in der angegebenen Lage befinden, von den Küsten des Königreichs sich entfernen, sobald die Ursache wegfällt, aus welcher sie genöthigt worden, einen Nothhafen aufzusuchen, mit Ausnahme der Anordnung im Artikel 11.

Artikel 3.

Es darf weder ein Verkauf, noch ein Tauschhandel, noch eine Verschenkung von aus der Beute herrührenden Gegenständen unter irgend einem Vorwande in den Häfen, auf der Rhede oder am Gestade stattfinden.

Artikel 4.

Es ist allen italienischen Unterthanen verboten, Aufträge der kriegführenden Parteien zur Bewaffnung von Kriegsschiffen zu übernehmen, oder Caperbriefe an-

zunehmen, um auf Kreuzerfahrt auszulaufen oder sich in irgend einer Weise an der Equipirung, Bewaffnung oder Ausrüstung eines Kriegsschiffes oder eines Caperfahrzeuges der gedachten kriegführenden Parteien zu betheiligen.

Artikel 5.

Nach Artikel 35 des Seehandels-Strafgesetzbuches ist es allen Unterthanen des Königreichs Italien verboten, sich auf Kriegsschiffen oder auf Caperfahrzeugen eines der kriegführenden Staaten anwerben zu lassen oder auf denselben Dienste zu nehmen.

Artikel 6.

Diejenigen Unterthanen, welche den Vorschriften der vorstehenden Artikel 4 und 5 zuwider handeln, oder welche eine den Pflichten der von der italienischen Regierung gegen die gedachten Parteien behaupteten Neutralität zuwiderlaufende Handlung begehen, haben keinen Anspruch auf Schutz gegen die Handlungen und Maßregeln, welche die Kriegführenden gegen sie zur Anwendung bringen sollten, unbeschadet der Strafen, welche nach Artikel 5 des gegenwärtigen Decrets mittelst der Bestimmung des Artikels 80 des Strafgesetzbuches für die Handelsmarine vom 13. Januar 1827 angedroht sind.

Artikel 7.

Kein kriegführendes Kriegsschiff oder Caperfahrzeug darf sich länger als 24 Stunden in einem Hafen, auf einer Rhede oder am Gestade des Königreichs oder in den angrenzenden Gewässern aufhalten, auch wenn es vereinzelt daselbst erscheinen sollte, ausgenommen den Fall gezwungenen Einlaufes in Folge schlechten Wetters, Havarie oder Mangel der zur Sicherheit der Schifffahrt erforderlichen Provisionen.

Artikel 8.

Die Kriegsschiffe einer befreundeten Macht, auch wenn sie eine kriegführende ist, können die Häfen, Rheden und Gestade des Königreichs anlaufen, sofern der Zweck ihrer Mission ausschließlich wissenschaftlicher Natur ist.

Artikel 9.

In keinem Falle kann ein kriegführendes Schiff einen italienischen Hafen zu einem Kriegszweck benutzen, oder um sich mit Waffen oder Munition zu versehen.

Es kann unter keinem Vorwande der Reparatur Arbeiten ausführen, die in irgend einer Weise geeignet sind, seine Kriegstüchtigkeit zu vermehren.

Artikel 10.

Die kriegführenden Kriegsschiffe oder Caper dürfen nur mit Lebensmitteln, Verzehrungsgegenständen und den Mitteln zur Reparatur versehen werden, welche zur Subsistenz der Bemannung oder zur Sicherheit der Schifffahrt durchaus erforderlich sind. Diese kriegführenden Kriegsschiffe und Caper, welche sich mit Steinkohlen versehen wollen, können diese Versorgung erst 24 Stunden nach ihrer Ankunft erhalten.

Artikel 11.

Wenn Kriegsschiffe, Caper oder Handelsschiffe der beiden kriegführenden Parteien sich zusammen in einem Hafen, auf einer Rhede oder am Gestade des

Königreichs befinden, so muß ein Zwischenraum von wenigstens 24 Stunden zwischen der Abfahrt eines Schiffes einer kriegführenden Partei und der darauf folgenden Abfahrt eines Fahrzeugs der anderen Partei liegen. Dieser Zwischenraum kann nach Umständen durch die Seebehörde des Ortes verlängert werden.

Artikel 12.

In den Häfen, welche als feste Seeplätze, als militärische oder Flottenhäfen betrachtet werden, auf den Ankerplätzen, wo sich militärische See-Etablissements, Zeughäuser und Schiffswerften befinden, dürfen Kriegsschiffe fremder Mächte sich nicht in einer Zahl von mehr als drei unter der gleichen Flagge und nicht länger als acht Tage aufhalten.

Dieser für den Aufenthalt gestattete Zeitraum kann nur im Fall des Einlaufes der Noth oder wegen Havarie, oder auf ausdrückliche Erlaubniß der Königlichen Regierung verlängert werden, an welche die örtlichen Seebehörden sich durch Vermittelung des Marineministers zu wenden haben.

Artikel 13.

Die im vorstehenden Artikel erwähnten Häfen und Ankerplätze sind folgende: Genua mit seiner Begrenzung gegen das Gestade an der Mündung, Golf von Spezzia, Livorno, Porto-Ferraio, Neapel, Baia, Castellamare, Gaeta, Messina mit den Ankerplätzen in der Meerenge und von Reggio (in Calabrien), Milazzo, Syrakusa, Augusta, Palermo, Trapani, Tarent, Brindisi, Ancona, Cagliari, Insel Maddalena.

Artikel 14.

Die Seebehörden an den in dem vorstehenden Artikel angegebenen Orten müssen bei der Ankunft von fremden Kriegsschiffen ihren Commandanten oder dem Ober-Commandanten derselben eine Abschrift der gegenwärtigen Anordnungen zu ihrer Richtschnur und mit der Aufforderung zustellen, sich darnach zu achten.

Artikel 15.

Den Seebehörden des Königreichs liegt die genaue Ausführung dessen ob, was in dem gegenwärtigen Decrete vorgeschrieben ist. Dasselbe tritt von dem Tage der Publication in den verschiedenen Theilen des Königreichs ab in Kraft.

Artikel 16.

Alle gegenwärtig in Kraft bestehenden Anordnungen sind insoweit, als sie dem gegenwärtigen Decrete widerstreiten, aufgehoben.

Verordnen, das gegenwärtige mit dem Staatssiegel versehene Decret in die amtliche Sammlung der Gesetze und Decrete des Königreichs Italien aufzunehmen, und befehlen allen Denen, die es angeht, dasselbe zu beobachten und beobachten zu lassen.

Gegeben Turin, den 6. April 1864.

VI. Spanien.

Decret des Regenten vom 26. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 202; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 69; A. M. B. Nr. 182).

Im Hinblick auf die Gründe, welche mir der Staatsminister in Uebereinstimmung mit dem Ministerrath dargelegt hat, bestimme ich Folgendes:

Artikel I.

Spanier, welche sich anwerben lassen für die Heere der Kriegführenden oder Dienste nehmen in deren Kriegsflotte, sowie diejenigen, welche irgend einen feindlichen Act ausführen, sei es an den Grenzen oder an den Küsten, der als der strengsten Neutralität in dem Kriege, bereits ausgebrochen zwischen Frankreich und Preußen, entgegen angesehen werden kann, verlieren jedes Recht auf Schutz der spanischen Regierung und leiden die Folgen der Maßregeln, welche die Kriegführenden gegen sie ergreifen, abgesehen von den Strafen, denen sie verfallen nach den Gesetzen Spaniens.

Artikel II.

Jede Anwerbung von Soldaten für eines der kriegführenden Heere ist auf dem ganzen spanischen Grund und Boden verboten, und sollen die nationalen und fremden Agenten, welche solche bewirken oder fördern, nach Maßgabe des Artikel 151 des Strafgesetzbuches bestraft werden.

Artikel III.

In Gemäßheit desselben Artikels des Strafgesetzbuches ist es in allen Häfen Spaniens und denen der überseeischen Provinzen verboten, irgend ein Schiff, welches auch seine Flagge sei, die es deckt, gegen eine der kriegführenden Mächte zu bewaffnen, zu verproviantiren oder auszurüsten. Desgleichen ist es allen Besitzern, Patronen und Capitänen von Handelsschiffen verboten, diese für Caperei zu bewaffnen oder Caperbriefe zu diesem Zwecke anzunehmen oder in irgend einer Weise zur Bewaffnung, Bemannung oder Ausrüstung der Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte beizutragen.

Artikel IV.

Es ist das Einlaufen und Verbleiben in den Häfen, Rheden und Buchten Spaniens allen Kriegsschiffen und Caperern verboten, welche Beute mit sich führen, außer in dem Falle gezwungenen Einlaufens.

Wenn dies vorkommt, so werden die Behörden das Schiff überwachen und es nöthigen, sobald als möglich wieder in See zu gehen, ohne zu gestatten, sich während ihres Aufenthaltes mit mehr als dem Nöthigen zu verproviantiren, aber unter keiner Bedingung sich mit Waffen oder Kriegsmunition zu versehen.

Artikel V.

Die Kriegsschiffe der kriegführenden Nationen dürfen sich in den spanischen Häfen mit keiner größeren Quantität von Lebensmitteln verproviantiren als nöthig ist für den Unterhalt der Schiffsbesatzung. Ebenso wenig darf ihnen eine größere Quantität Kohlen gewährt werden, als nöthig ist, um damit in den nächsten Hafen

ihrer Nation zu gelangen. Ohne besondere Autorisation wird einem und demselben Schiffe nicht gestattet werden, Kohlen zu nehmen, wenn nicht 90 Tage vergangen sind, seitdem dies das letzte Mal in einem Hafen Spaniens geschehen ist

Artikel VI.

Kein Kriegsschiff der kriegführenden Mächte darf aus einem Hafen, einer Rhede oder Bucht Spaniens auslaufen, von wo ein Kriegs- oder Handelsschiff der anderen ausgelaufen ist, wenn nicht 24 Stunden seit dem Auslaufen des letzteren aus den der spanischen Gerichtsbarkeit unterliegenden Gewässern verflossen sind.

Artikel VII.

Es ist nicht erlaubt, in den spanischen Häfen Beutegegenstände zu verkaufen.

Artikel VIII.

Der Transport aller Handelsartikel unter spanischer Flagge bleibt gestattet, außer in den Gewässern innerhalb der Blockade-Linie derjenigen Häfen, welche dieser Maßregel unterworfen sind. Verboten ist der Transport von Kriegsmaterial, Briefen und Mittheilungen für die Kriegführenden.

Gegeben in San Ildefonso, den 26. Juli 1870.

VII. Portugal.

Königliche Verordnung vom 20. Juli 1870.

(Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 179; Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 68; A. M. B. Nr. 182.)

Da seit dem 19. d. Mts. das französische Kaiserreich und das Königreich Preußen und die Länder, die demselben mit ihren Waffen gegen das genannte Kaiserreich beistehen, sich in Krieg befinden, wie solches aus der Anzeige des Ministers Frankreichs an diesem Hofe, datirt vom 25. desselben Monats, hervorgeht, und da es nur passend sein kann, daß die Beziehungen guter Freundschaft und völligen Einverständnisses Portugals mit anderen Regierungen unterhalten und unabänderlich fortgesetzt werden durch unserseitige Beobachtung der strengsten und vollkommensten Neutralität in Betreff der gegenwärtig kriegführenden Mächte, und in Berücksichtigung des § 15 des Artikels 75 der Verfassung der Monarchie, der Decrete vom 30. August 1780, vom 3. Juni 1803, vom 5. Mai 1854 und vom 29. Juli 1861 und der Artikel 148, 150, 154, 155, 156 und 162 des Strafgesetzbuchs vom 10. December 1852 sowie der in der Declaration von Paris vom 16. April 1856 niedergelegten Grundsätze, festgesetzt durch die Bevollmächtigten der Mächte, die den Friedensvertrag vom 30. März jenes Jahres unterzeichneten, dem Portugal am darauf folgenden 28. Juli beitrat, und auch des allgemein angenommenen Grundsatzes die Rechte und Pflichten Neutraler anbelangend, beliebt es mir, nach Vernehmung des Staatsraths, Folgendes zu befehlen:

Artikel I.

Es ist den portugiesischen Unterthanen und Ausländern verboten, in den Häfen und Gewässern dieses Landes, sowohl auf dem Festlande und anliegenden

Inseln, wie auch in den überseeischen Provinzen, Fahrzeuge zum Capern auszurüsten.

Artikel II.

In den Häfen und Gewässern, von welchen vorstehender Artikel handelt, ist es den Caperschiffen auch nicht erlaubt, mit den durch sie selbst oder durch Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte gemachten Prisen einzulaufen.

Einziger Paragraph.

Ausgenommen von den Verfügungen dieses Artikels sind nur solche Fälle, die durch die Gewalt der Umstände herbeigeführt, in welchen dem Völkerrecht gemäß Gastfreundschaft geübt werden muß; doch ist es nicht erlaubt, daß Gegenstände, die aus den Prisen herrühren, verkauft werden, oder daß Fahrzeuge, die Prisen mit sich führen, sich länger aufhalten, als die zur Beschaffung der gesuchten Unterstützung unumgänglich erforderliche Zeit.

Artikel III.

Es ist erlaubt in den Häfen und Gewässern, von denen der Artikel I. handelt, das Einlaufen und der Aufenthalt der Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte, die keine Prisen mitführen und sich den in den folgenden Paragraphen festgesetzten Vorschriften unterwerfen:

§ 1.

Die Kriegsschiffe irgend einer der kriegführenden Mächte dürfen in den Häfen und Gewässern Portugals keine Feindseligkeiten begehen gegen die Fahrzeuge und Unterthanen irgend einer anderen Macht, selbst nicht gegen die, mit denen sie im Kriege stehen.

§ 2.

In denselben Häfen und Gewässern dürfen die genannten Fahrzeuge ihre Besatzungen nicht verstärken und irgend welche Leute engagiren, wenn solche auch ihnen angehörig sind.

§ 3.

Gleichfalls ist es denselben Fahrzeugen nicht erlaubt, in den besagten Häfen oder Gewässern die Anzahl und das Kaliber ihrer Bewaffnung zu vergrößern und an Bord keine Tragwaffen oder Kriegsmunition zu empfangen.

§ 4.

Dieselben Fahrzeuge dürfen nicht vor Ablauf von 24 Stunden nach Abgang eines Fahrzeuges, das einer Macht zugehört, mit der sie im Krieg stehen, die Häfen verlassen, es müßte denn sein, daß sie von der betreffenden Behörde von der Innehaltung dieser Frist entbunden werden durch Leistung von hinlänglichen Garantieen, keine Feindseligkeiten gegen das feindliche Schiff vorzunehmen.

Artikel IV.

Es ist gestattet der Transport unter portugiesischer Flagge aller Gegenstände erlaubten Handels für Rechnung der Unterthanen irgend einer der kriegführenden Mächte, und gleichfalls ist der Transport von Gegenständen erlaubten Handels

für portugiesische Rechnung unter der Flagge irgend einer der kriegführenden Mächte gestattet.

§ 1.

Ausdrücklich ausgeschlossen von den Verfügungen dieses Artikels sind die Gegenstände, die als Kriegscontrebande angesehen werden können.

§ 2.

Auch sind die Verfügungen dieses Artikels nicht anwendbar auf die Häfen der kriegführenden Mächte, die sich in der Lage thatsächlicher Blockade befinden.

Artikel V.

Die portugiesischen Unterthanen und die in Portugal und seinen Besitzungen sich aufhaltenden Ausländer müssen sich aller Thätlichkeiten enthalten, die gegen die äußere Sicherheit und das Wohlergehen des Staates verstoßen, dies mit Bezug auf die fremden Nationen.

Artikel VI.

Die Regierung versagt den portugiesischen und irgend anderen Unterthanen, die sich nicht nach den Verfügungen gegenwärtigen Decrets verhalten, jeden Schutz gegen die Gewaltthätigkeiten und Maßregeln der kriegführenden Mächte.

Die Verfügung dieses Artikels schließt nicht aus den Gang der Criminal-Proceduren, die eintreten können in Gemäßheit der in Kraft stehenden Gesetzgebung.

Der Präsident des Ministerraths und die Staatsminister aller Verwaltungszweige werden hiervon Kenntniß nehmen und es zur Ausführung bringen.

Palast von Ajoude, am 20. Juli 1870.

VIII. Vereinigte Staaten von Nordamerika.

a. Proclamation des Präsidenten, betreffend die Neutralität, vom 22. August 1870.

(Message of the President of the United States and accompanying documents, 1870; deutsche Uebersetzung s. im Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 240 ff., in der Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 77 und im A. M. B. Nr. 182.)

Whereas a state of war unhappily exists between France, on the one side, and the North German Confederation and its allies, on the other side; and whereas the United States are on terms of friendship and amity with all the contending powers, and with the persons inhabiting their several dominions; and whereas great numbers of the citizens of the United States reside within the territories or dominions of each of the said belligerents, and carry on commerce, trade, or other business or pursuits therein, protected by the faith of treaties; and whereas great numbers of the subjects or citizens of each of the said belligerents reside within the territory or jurisdiction of the United States, and carry on commerce, trade, or other business or pursuits therein; and whereas the laws of the United States, without interfering with the free expression of opinion and sympathy, or with the open manufacture or sale of arms or munitions

of war, nevertheless impose upon all persons who may be within their territory and jurisdiction the duty of an impartial neutrality during the existence of the contest:

Now, therefore, I, Ulysses S. Grant, President of the United States, in order to preserve the neutrality of the United States and of their citizens and of persons within their territory and jurisdiction, and to enforce their laws, and in order that all persons, being warned of the general tenor of the laws and treaties of the United States in this behalf, and of the law of nations, may thus be prevented from an unintentional violation of the same, do hereby declare and proclaim that by the act passed on the 20th day of April, A. D. 1818, commonly known as the „neutrality law," the following acts are forbidden to be done, under severe penalties, within the territory and jurisdiction of the United States, to wit:

1. Accepting and exercising a commission to serve either of the said belligerents by land or by sea against the other belligerent.

2. Enlisting or entering into the service of either of the said belligerents as a soldier, or as a marine, or seaman on board of any vessel of war, letter of marque, or privateer.

3. Hiring or retaining another person to enlist or enter himself in the service of either of the said belligerents as a soldier, or as a marine, or seaman on board of any vessel of war, letter of marque, or privateer.

4. Hiring another person to go beyond the limits or jurisdiction of the United States with intent to be enlisted as aforesaid.

5. Hiring another person to go beyond the limits of the United States with the intent to be entered into service as aforesaid.

6. Retaining another person to go beyond the limits of the United States with intent to be enlisted as aforesaid.

7. Retaining another person to go beyond the limits of the United States with intent to be entered into service as aforesaid. (But the said act is not to be construed to extend to a citizen or subject of either belligerent who, being transiently within the United States, shall, on board of any vessel of war, which, at the time of its arrival within the United States, was fitted and equipped as such vessel of war, enlist or enter himself or hire or retain another subject or citizen of the same belligerent, who is transiently within the United States, to enlist or enter himself to serve such belligerent on board such vessel of war, if the United States shall then be at peace with such belligerent.)

8. Fitting out and arming, or attempt to fit out and arm, or procuring to be fitted out and armed, or knowingly being concerned in the furnishing, fitting out, or arming of any ship or vessel with intent that such ship or vessel shall be employed in the service of either of the said belligerents.

9. Issuing or delivering a commission within the territory or jurisdiction of the United States for any ship or vessel to the intent that she may be employed as aforesaid.

10. Increasing or augmenting, or procuring to be increased or augmented, or knowingly being concerned in increasing or augmenting the force of any ship

of war, cruiser, or other armed vessel, which at the time of her arrival within the United States was a ship of war, cruiser, or armed vessel in the service of either of the said belligerents, or belonging to the subjects or citizens of either, by adding to the number of guns of such vessels, or by changing those on board of her for guns of a larger caliber, or by the addition thereto of any equipment solely applicable to war.

11. Beginning or setting on foot or providing or preparing the means for any military expedition or enterprise to be carried on from the territory or jurisdiction of the United States against the territories or dominions of either of the said belligerents.

And I do further declare and proclaim that by the nineteenth article of the treaty of amity and commerce which was concluded between his Majesty the King of Prussia and the United States of America, on the 11th day of July, A. D. 1799, which article was revived by the treaty of May 1, A. D. 1828, between the same parties, and is still in force, it was agreed that „the vessels of war, public and private, of both parties, shall carry freely, wheresoever they please, the vessels and effects taken from their enemies, without being obliged to pay any duties, charges, or fees to officers of admiralty, of the customs, or any others; nor shall such prizes be arrested, searched, or put under any legal process, when they come to and enter the ports of the other party, but may freely be carried out again at any time by their captors to the places expressed in their commissions, which the commanding officer of such vessel shall be obliged to show.“

And I do further declare and proclaim that it has been officially communicated to the Government of the United States by the envoy extraordinary and minister plenipotentiary of the North German Confederation, at Washington, that private property on the high seas will be exempted from seizure by the ships of his Majesty the King of Prussia, without regard to reciprocity.

And I do further declare and proclaim that it has been officially communicated to the Government of the United States by the envoy extraordinary and minister plenipotentiary of his Majesty the Emperor of the French, at Washington, that orders have been given that, in the conduct of the war, the commanders of the French forces on land and on the seas shall scrupulously observe toward neutral powers the rules of international law, and that they shall strictly adhere to the principles set forth in the declaration of the Congress of Paris of the 16th of April, 1856, that is to say: 1st. That privateering is and remains abolished. 2d. That the neutral flag covers enemy's goods, with the exception of contraband of war. 3d. That neutral goods, with the exception of contraband of war, are not liable to capture under the enemy's flag. 4th. That blockades, in order to be binding, must be effective, that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy; and that, although the United States have not adhered to the declaration of 1856, the vessels of his Majesty will not seize enemy's property found of board of a vessel of the United States, provided that property is not contraband of war.

And I do further declare and proclaim that the statutes of the United

States and the law of nations alike require that no person within the territory and jurisdiction of the United States shall take part, directly or indirectly, in the said war, but shall remain at peace with each of the said belligerents, and shall maintain a strict and impartial neutrality, and that whatever privileges shall be accorded to one belligerent within the ports of the United States shall be in like manner accorded to the other.

And I do hereby enjoin all the good citizens of the United States, and all persons residing or being within the territory or jurisdiction of the United States, to observe the laws thereof, and to commit no act contrary to the provisions of the said statutes, or in violation of the law of nations in that behalf.

And I do hereby warn all citizens of the United States, and all persons residing or being within their territory or jurisdiction, that, while the free and full expression of sympathies in public and private is not restricted by the laws of the United States, military forces in aid of either belligerent cannot lawfully be originated or organized within their jurisdiction; and that while all persons may lawfully, and without restriction, by reason of the aforesaid state of war, manufacture and sell within the United States arms and munitions of war, and other articles ordinarily known as „contraband of war," yet they cannot carry such articles upon the high seas for the use or service of either belligerent, nor can they transport soldiers and officers of either, or attempt to break any blockade which may be lawfully established and maintained during the war, without incurring the risk of hostile capture, and the penalties denounced by the law of nations in that behalf.

And I do hereby give notice that all citizens of the United States, and others who may claim the protection of this Government, who may misconduct themselves in the premises, will do so at their peril, and that they can in no wise obtain any protection from the Government of the United States against the consequences of their misconduct.

In witness whereof I have hereunto set my hand and caused the seal of the United States to be affixed.

Done at the city of Washington, this twenty-second day of August, in the year of our Lord one thousand eight hundred and seventy, and of the independence of the United States of America the ninety-fifth.

[Seal.] U. S. GRANT.

By the President:

HAMILTON FISH,

Secretary of State.

b. Proclamation des Präsidenten, betreffend das Verhalten von Kriegsschiffen der Kriegführenden in den Territorialgewässern der Vereinigten Staaten, vom 8. October 1870.

(Message etc., 1870; deutsche Uebers. im Preuß. Handelsarchiv 1870, II. S. 418; in der Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 78 und im A. M. B. Nr. 179.)

Whereas on the 22d day of August, 1870, my proclamation was issued, enjoining neutrality in the present war between France and the North German

Confederation and its allies, and declaring, so far as then seemed to be necessary, the respective rights and obligations of the belligerent parties and of the citizens of the United States; and whereas subsequent information gives reason to apprehend that armed cruisers of the belligerents may be tempted to abuse the hospitality accorded to them in the ports, harbors, roadsteads, and other waters of the United States, by making such waters subservient to the purposes of war:

Now, therefore, I, Ulysses S. Grant, President of the United States of America, do hereby proclaim and declare that any frequenting and use of the waters within the territorial jurisdiction of the United States by the armed vessels of either belligerent, whether public ships or privateers, for the purpose of preparing for hostile operations, or as posts of observation upon the ships of war or privateers or merchant vessels of the other belligerent lying within or being about to enter the jurisdiction of the United States, must be regarded as unfriendly and offensive, and in violation of that neutrality which it is the determination of this Government to observe; and to the end that the hazard and inconvenience of such apprehended practices may be avoided, I further proclaim and declare that, from and after the 12th day of October instant, and during the continuance of the present hostilities between France and the North German Confederation and its allies, no ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted to make use of any port, harbor, roadstead, or other waters within the jurisdiction of the United States as a station or place of resort for any warlike purpose, or for the purpose of obtaining any facilities of warlike equipment; and no ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted to sail out of or leave any port, harbor, or roadstead, or waters subject to the jurisdiction of the United States from which a vessel of the other belligerent (wheter the same shall be a ship of war, a privateer, or a merchant ship) shall have previously departed, until after the expiration of at least twenty-four hours from the departure of such lastmentioned vessel beyond the jurisdiction of the United States. If any ship of war or privateer of either belligerent shall, after the time this notification takes effect, enter any port, harbor, roadstead, or waters of the United States, such vessel shall be required to depart and to put to sea within twenty-four hours after her entrance into such port, harbor, roadstead, or waters, except in case of stress of weather or of her requiring provisions or things necessary for the subsistence of her crew, or for repairs; in either of which cases the authorities of the port or of the nearest port (as the case may be) shall require her to put to sea as soon as possible after the expiration of such period of twenty-four hours, without permitting her to take in supplies beyond what may be necessary for her immediate use; and no such vessel which may have been permitted to remain within the waters of the United States for the purpose of repair shall continue within such port, harbor, roadstead, or waters for a longer period than twenty-four hours after her necessary repairs shall have been completed, unless within such twenty-four hours a vessel, whether ship of war, privateer, or merchant ship of the other belligerent, shall have departed therefrom, in which case the time limited for the departure of such ship of war or privateer shall be extended so far as may be necessary to

secure an interval of not less than twenty-four hours between such departure and that of any ship of war, privateer, or merchant ship of the other belligerent which may have previously quit the same port, harbor, roadstead, or waters. No ship of war or privateer of either belligerent shall be detained in any port, harbor, roadstead, or waters of the United States more than twenty-four hours, by reason of the successive departures from such port, harbor, roadstead, or waters of more than one vessel of the other belligerent. But if there be several vessels of each or either of the two belligerents in the same port, harbor, roadstead, or waters, the order of their departure therefrom shall be so arranged as to afford the opportunity of leaving alternately to the vessels of the respective belligerents, and to cause the least detention consistent with the objects of this proclamation. No ship of war or privateer of either belligerent shall be permitted, while in any port, harbor, roadstead, or waters within the jurisdiction of the United States, to take in any supplies except provisions and such other things as may be requisite for the subsistence of her crew, and except so much coal only as may be sufficient to carry such vessel, if without sail power, to the nearest European port of her own country; or in case the vessel is rigged to go under sail, and may also be propelled by steam power, then with half the quantity of coal which she would be entitled to receive if dependent upon steam alone; and no coal shall be again supplied to any such ship of war or privateer in the same or any other port, harbor, roadstead, or waters of the United States, without special permission, until after the expiration of three months from th time when such coal may have been last supplied to her within water fs othe th United States, unless such ship of war or privateer shall, since last thus supplied, have entered a European port of the government to which she belongs.

In testimony whereof I have hereunto set my hand and caused the seal of the United States to be affixed.

Done at the city of Washington this 8th day of October, in the year of our Lord one thousand eight hundred and seventy, and of the independence of the United States of America the ninety-fifth.

[Seal.] U. S. GRANT.

By the President:

HAMILTON FISH,

Secretary of State.

IX. Chili.

Decret des Departements des Innern vom 26. September 1870. (Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 80; A. M. B. Nr. 182.)

„Die Regierung giebt, eingedenk ihrer völkerrechtlichen Verpflichtungen und der freundschaftlichen Beziehungen, in denen sie sich sowohl zu Frankreich als zu Preußen, welche gegenwärtig im Kriege mit einander sind, befindet, nachstehende Instructionen zur Beachtung der inländischen Behörden ꝛc.:

1) Es ist Sorge zu tragen, daß Kriegsschiffe der Kriegführenden, welche sich in Häfen oder Gewässern, die der Botmäßigkeit der Republik unterstellt sind, be-

finden, von allen Feindseligkeiten abstehen und keinerlei Artikel für Kriegszwecke an Bord nehmen.

2) Ebenfalls ist dafür Sorge zu tragen, daß kein Kriegsschiff der kriegführenden Mächte nach dem Abgang eines Kriegs- oder Handelsschiffs der anderen Macht einen Hafen oder sonstigen Platz des Gebiets der Republik eher als nach Ablauf von 24 Stunden verlassen darf.

3) Der Verkauf von Artikeln, welche für Kriegscontrebande gelten, ist hierdurch verboten.

4) Die Kriegsschiffe beider kriegführenden Mächte dürfen nicht in die Häfen und Gewässer der Republik mit Prisen einlaufen.

X. Peru.

Decret des Präsidenten der Republik, vom 24. October 1870.
(Beilage zum Staatsarchiv 1870, Nr. 81; A. M. B. Nr. 182.)

In Betracht:

1) daß Peru durch freundschaftliche Beziehungen an Frankreich und an den norddeutschen Bund geknüpft, in dem Kriege neutral bleiben muß, in welchen diese zwei Nationen unglücklicher Weise verwickelt sind,
2) daß aus dieser Ursache und in Folge einer Anfrage des Geschäftsträgers der Republik in Chili das Decret vom 9. September d. J. erlassen wurde, und
3) daß, in Uebereinstimmung mit der in besagtem Decret enthaltenen Neutralitätserklärung, das Benehmen, welches betreffs der Kriegsfahrzeuge der kriegführenden Mächte zu beobachten ist, festgestellt werden muß;

decretire ich:

Artikel 1.

Die französischen und norddeutschen Kriegsschiffe, welche in Häfen der Republik einlaufen, sollen sich aller Feindseligkeiten enthalten, und ist ihnen Ausrüstung und Bemannung zu Kriegszwecken daselbst untersagt.

Artikel 2.

Es wird den Kriegsschiffen der kriegführenden Mächte nicht gestattet, aus einem Hafen, aus welchem ein Kauffahrteischiff oder Kriegsfahrzeug des Feindes ausgelaufen ist, früher abzufahren als 24 Stunden nach Abfahrt desselben.

Artikel 3.

Besagte Schiffe dürfen in die Häfen der Republik keine Prisen einbringen, noch deren Ladungen verkaufen.

Artikel 4.

Der Verkauf aller als Kriegscontrebande betrachteten Artikel ist verboten.

U. s. w.

Lima, den 24. October 1870.

XI. Japan.

a. Bestimmungen über die Aufrechterhaltung der Neutralität.
(Anh. zum A. M. B. Nr. 181.)

Da zwischen Preußen und Frankreich der Krieg ausgebrochen ist, ist verordnet worden, daß in unserm Kaiserlande die Neutralität strenge aufrecht erhalten werde.

Es sollen deshalb die nachstehenden Bestimmungen in den offenen Häfen sowohl wie auf allen wichtigen Punkten der Meeresküste beherzigt und Maßregeln getroffen werden, daß Ungelegenheiten sich nicht ereignen.

In den Häfen und Binnengewässern sowohl wie auf der offenen See, innerhalb einer Entfernung von ungefähr 3 Ri vom Lande (die Tragweite einer vom Lande abgeschossenen Kanonenkugel) darf zwischen den beiden Ländern nicht gekämpft werden. Die Schifffahrt der Kriegs- und Handelsschiffe ist wie bisher gestattet.

Brennholz, Wasser und Lebensmittel sollen den Kriegs- und Handelsschiffen der beiden Länder, wenn sie, sei es, weil sie Unglück erlitten haben, in die geöffneten oder auch in die nicht geöffneten Häfen einlaufen, in der gewöhnlichen durch die früheren Instructionen geregelten Weise und ohne Parteilichkeit gegeben werden.

Wenn Kriegsschiffe beider Theile in einen Hafen einlaufen, so soll, wenn das eine denselben verläßt, das andere innerhalb der nächsten 24 Stunden nicht ausgehen können.

Es giebt Länder, denen es gestattet ist, in unseren offenen Häfen Soldaten zu stationiren, Kriegsschiffe vor Anker zu legen und Marinesoldatenlager zu errichten. Da dies zum Schutze der in den Häfen residirenden resp. Landesangehörigen in Friedenszeiten, nicht aber für Kriegszwecke anderer Länder erlaubt worden, so ist es unstatthaft, daß in den oben erwähnten Lagern etwas geschehe, das, verschieden von dem Dienste in Friedenszeiten, Vortheile zur Bekämpfung des Feindes gewährt.

Es ist unstatthaft, daß Kriegsschiffe unseres Landes den kriegführenden Parteien Soldaten, Kriegsgeräth oder andere direct auf den Krieg bezügliche Artikel zuführen. Es ist unstatthaft, daß andere Personen als Piloten, die, nachdem sie an Bord von Kriegs- oder Handelsschiffen der kriegführenden Länder Dienste genommen haben, auf der Fahrt von einem Kriegsunglück betroffen werden, in Betreff dessen klagbar werden.

Die im Kampf gemachte Beute darf in unseren Häfen nicht verhandelt werden. Sollte sich aber der Fall ereignen, daß dies nothwendig ist, so soll darüber berichtet werden. Es wird alsdann mit dem Gesandten der Macht, welche die Beute gemacht hat, Rücksprache genommen und darauf eine Verfügung getroffen werden.

Was die andern aus- und eingehenden Waaren anbetrifft, so soll mit Ausnahme der in den Verträgen verbotenen Artikel wie in Friedenszeiten verfahren werden.

Wenn mit Bezug auf die Punkte, die in vorstehenden Bestimmungen enthalten sind und die Fremden betreffen, Zuwiderhandlungen vorkommen, so soll in den offenen Häfen den betreffenden Consuln dies angezeigt und hindernd eingeschritten werden. Wird nicht Folge geleistet, so soll dies an die in dem betreffenden Hafen stationirten Kriegsschiffe berichtet und militärische Maßregeln getroffen werden.

Geschieht etwas Derartiges in den nicht geöffneten Häfen oder anderswo an der Küste, so soll man sich an die Behörde des nächsten offenen Hafens und an die dort stationirten Kriegsschiffe wenden. Abgelegene Plätze berichten den Sach-

verhalt schleunigst an das Kriegsministerium und an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Obige Bestimmungen sollen sowohl in allen offenen Häfen wie in den das Meer berührenden Fus Hans und Kens beherzigt werden.

Kanoge Uma, den 7. Monat.

b. Correspondenz zwischen dem deutschen Geschäftsträger und der japanischen Regierung vom 11. und 12. October 1870.

(Anh. zum A. M. B. Nr. 181.)

Yokohama, den 11. October 1870.

Der unterzeichnete Geschäftsträger des norddeutschen Bundes hat die Ehre, die nachstehenden Thatsachen zur Kenntniß Ihrer Excellenzen der Minister der Auswärtigen Angelegenheiten zu bringen.

Am 8. October Nachmittags 3 Uhr verließ der deutsche Kauffahrteidampfer „Rhein" den Hafen von Yokohama.

Die französische Corvette „Linois", welche, sobald sie an Bord des „Rhein" Vorbereitungen zum Auslaufen wahrgenommen, zu heizen angefangen, folgte ihm unmittelbar, fuhr an ihm vorbei und verließ unter vollem Dampf die Bai.

Der „Linois" kehrte am 9. Morgens 9½ Uhr zurück, empfing, ohne vor Anker zu gehen, Instructionen von dem Admiralschiffe und verließ darauf wieder die Bai.

An demselben Tage Nachmittags 2 Uhr hielt der „Linois" zwischen den Plymouth Rocks und Kanonsaki die englische Bark „Violette" an und zwang sie durch einen blinden Schuß ihre Flagge zu zeigen.

Es ist demnach erwiesen, daß ein im Hafen von Yokohama ankerndes französisches Kriegsschiff, sobald es bemerkte, daß ein deutsches Kauffahrteischiff sich zum Ausgehen vorbereitete, angefangen hat, Dampf zu machen, daß dasselbe nach dem deutschen Schiffe ausgegangen, es in den zum japanischen Gebiete gehörigen Gewässern überholt und sich in der augenscheinlichen Absicht vor den Eingang der Bai von Yeddo gelegt hat, sich des deutschen Schiffes in dem Augenblicke zu bemächtigen, wo dasselbe die neutralen Gewässer verließe.

Eine solche Handlungsweise seitens der französischen Kriegsschiffe widerspricht nicht allein den Grundprincipien des Völkerrechts, sondern auch dem Artikel 4 der japanischen Neutralitätserklärung, welcher, indem er die in dem einen der geöffneten Häfen stationirten Truppen mit den dort ankernden Kriegsschiffen gleichstellt, beiden gleichmäßig die Pflicht auferlegt, ihre ausnahmsweise Stellung nicht zur Bekämpfung der feindlichen Macht auszunützen.

Der Unterzeichnete protestirt daher im Namen seiner hohen Regierung gegen diese Handlungsweise der französischen Behörden, und ersucht Ihre Excellenzen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten die nöthigen Maßregeln zu treffen, um einer Widerholung ähnlicher Vorfälle für die Zukunft vorzubeugen.

Die Veröffentlichung von Zusatzbestimmungen zu der Neutralitäts-Proclamation in Bezug auf die Kauffahrteischiffen der kriegführenden Mächte bei ihrem Auslaufen aus einem japanischen Hafen zu gewährende Frist, sowie in Betreff des Entschlusses der japanischen Regierung, nicht zu dulden, daß die japanischen Häfen und Gewässer von den kriegführenden Mächten als Operationsbasis benutzt werden, scheint

am geeignetsten, diesen Zweck zu erfüllen, und ersucht der Unterzeichnete Ihre Excellenzen, ihm möglichst bald eine Mittheilung über die Maßnahmen zugehen lassen zu wollen, welche die Kaiserliche Regierung zur Erledigung dieser Angelegenheit zu ergreifen gedenkt.

Mit Achtung und Ehrerbietung
(gez.) v. Brandt.

An Ihre Excellenzen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ihr Schreiben vom 11. October 1870 haben wir ehrerbietigst gelesen. Ihre successiven Bemerkungen gehen dahin, daß, als am vorigen 8. Ihrer Zeitrechnung der Kauffahrteidampfer Ihres Landes „Rhein" den Hafen verlassen habe, der französische Kriegsdampfer „Linois" Dampf aufgenommen und ihm gleich nachgegangen sei, und es ausgesehen habe, als habe er jenen verfolgen wollen, und daß deshalb die bereits erlassenen Neutralitätsbestimmungen mit dem Zusatze, daß in unseren Gewässern kein Kampf stattfinden dürfe, noch einmal bekannt gemacht werden sollten. Da der Artikel 3 der vor einiger Zeit von uns erlassenen Neutralitätsbestimmungen Unvollständigkeiten enthält, soll er durch folgenden Zusatz ergänzt werden:

„Innerhalb 24 Stunden nach Abgang eines Kauffahrteischiffes der einen Macht darf kein Kriegsschiff der andern Macht auslaufen."

Ferner erhält Artikel 4 folgenden Zusatz:

„Japanische Häfen oder japanische Meere dürfen nicht zum Stützpunkte des Kampfes (Krieges) gemacht werden. Das Kreuzen innerhalb der Grenzen dieser Gewässer, um das Ein- und Auslaufen von Schiffen der andern Macht zu verhindern, sowie die Benutzung der japanischen Meere zu einem Verbergungsort zu Kriegszwecken ist nicht gestattet."

Indem wir die unter den zwei Punkten aufgeführten Ergänzungen noch einmal publiciren, ersuchen wir Sie, dieselben möglichst schnell zur Kenntniß der in den verschiedenen offenen Häfen residirenden Angehörigen Ihres Landes bringen zu wollen.

Meidji, 3. Jahr. Kanoge Uma 9. Monat 18. Tag. Den 12. October 1870.

(gez) Sawa edju sammi kyo baru No bu Goshi Gai mu kyo.
(gez) Teraskeina dju shii Fudjiwara Mune Nori Gai mu tain.

An den Vertreter des norddeutschen Bundes Herrn v. Brandt, Excellenz.

Anlage M.

Preußische Vorschriften in Prisen-Angelegenheiten.

I. Allerhöchster Erlaß vom 20. Juni 1864, betreffend die Genehmigung eines Prisen-Reglements, sowie der Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen.

(G. S. S. 369 ff.)

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 10. d. M. genehmige Ich das mit demselben eingereichte Prisen-Reglement, sowie die damit eingereichten Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen.

Dieser Mein Erlaß nebst dem Prisen-Reglement und den Bestimmungen über das Verfahren in Prisensacheu, welche beide in der Anlage zurückfolgen, sind durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Karlsbad, den 20. Juni 1864.

Wilhelm.

v. Bismarck-Schönhausen. v. Bodelschwingh. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. Gr. zur Lippe. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg.

An das Staatsministerium.

II. Prisen-Reglement.

Erster Abschnitt.

Von der Aufbringung der feindlichen oder verdächtigen Schiffe.

§ 1.

Zur Anhaltung und Aufbringung der feindlichen oder verdächtigen Schiffe sind nur die Königlichen Kriegsfahrzeuge befugt.

§ 2.

Es sind anzuhalten und aufzubringen alle Schiffe, welche dem feindlichen Staate oder dessen Unterthanen gehören (feindliche Schiffe).

§ 3.

Schiffe neutraler Mächte oder ihrer Unterthanen (neutrale Schiffe), gleichviel, wem die Ladung derselben gehört, dürfen nicht aufgebracht werden; es sei denn, daß einer der in §§ 4 bis 6 bezeichneten Fälle vorliegt.

§ 4.

Ohne Unterschied der Nationalität sind anzuhalten und aufzubringen:

1) Schiffe, deren Ladung aus Kriegscontrebande besteht, die für den Feind oder einen feindlichen Hafen bestimmt ist, jedoch unbeschadet der Bestimmung im § 7 unter Ziffer 2;
2) Schiffe, welche sich mit Gewalt der Anhaltung widersetzen.

§ 5.

Ohne Unterschied der Nationalität sind ferner als verdächtig anzuhalten und aufzubringen:

1) Schiffe, welche doppelte oder wahrscheinlich falsche oder gefälschte Papiere führen;
2) Schiffe, welche keine Papiere führen oder welche ihre Papiere beseitigt haben, zumal wenn dies erst dann geschehen ist, als der Kreuzer bereits in Sicht war;
3) Schiffe, welche auf die Aufforderung des Kreuzers nicht beilegen oder stoppen, oder sich der Durchsuchung von Räumen und Behältnissen widersetzen, in welchen sich muthmaßlich Kriegscontrebande oder Papiere befinden.

§ 6.

Der Anhaltung und Aufbringung unterliegen, ohne Unterschied der Nationalität, auch diejenigen Schiffe, welche über ihre Nationalität sich nicht gebührend auszuweisen vermögen.

Welche Schiffspapiere zum Ausweis der Nationalität erforderlich sind, bestimmt sich nach den Gesetzen des Landes, welchem das Schiff angehört.

§ 7.

Für gute Prise gelten:

1) die feindlichen Schiffe (§ 2) nebst deren Ladung; es ist jedoch neutrales Gut an Bord eines feindlichen Schiffes, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, frei;
2) die Schiffe, deren Ladung aus Kriegscontrebande besteht (§ 4, Ziffer 1), nebst der letzteren; wenn nur ein Theil der Ladung aus Kriegscontrebande besteht, so ist der Schiffer befugt, die Kriegscontrebande auf der Stelle oder im nächsten Hafen zu löschen, in welchem Falle er der Aufbringung entgeht und die Reise mit dem übrigen Theil der Ladung ungestört fortsetzen kann;
3) die Schiffe, welche sich mit Gewalt der Anhaltung widersetzen (§ 4 Ziffer 2);
4) die als verdächtig aufgebrachten Schiffe, sofern der gegen sie streitende Verdacht nicht beseitigt wird.

§ 8.

Folgende Gegenstände werden, sofern sie für den Feind oder einen feindlichen Hafen bestimmt sind, als Kriegscontrebande angesehen:

Kanonen, Mörser, alle Arten Waffen, Bomben, Granaten, Kugeln, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Kürasse, Armaturgegenstände, Sättel, Zäume, sowie überhaupt alle Gegenstände, welche sich unmittelbar für den Krieg verwenden lassen.

Vorräthe der bezeichneten Art, welche zum Gebrauch für das Schiff selbst dienen, gehören nicht zur Kriegscontrebande.

§ 9.

Auf neutralem Seegebiete ist jede Anhaltung und Aufbringung unstatthaft.

§ 10.

Diejenigen inländischen Schiffe, welche der Feind genommen hat, und die demselben wieder abgenommen (zurückerobert) sind, werden für gute Prise erachtet, sofern sie nicht als Reprise anzusehen sind.

§ 11.

Bei der Anhaltung und Durchsuchung eines Schiffes ist von dem Befehlshaber des Kreuzers folgendes Verfahren zu beobachten.

Der Befehlshaber giebt dem Schiffe das Signal, beizulegen oder zu stoppen; er läßt sodann den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen. Ergiebt sich hierbei kein Bedenken, so gestattet er dem Schiffe, sofort die Reise ungehindert fortzusetzen. Findet er dagegen begründete Veranlassung zu einem die Aufbringung rechtfertigenden Verdacht, so hat er einen Offizier zur näheren Ermittelung der Umstände auf das Schiff zu senden. Bei dieser Ermittelung dürfen verschlossene Räumlichkeiten, Verschläge, Schränke, Kisten, Tonnen, Fastagen oder sonstige Behälter nicht geöffnet oder erbrochen werden. Der mit der Ermittelung beauftragte Offizier hat vielmehr die Räumlichkeiten u. s. w., deren Durchsuchung er für nothwendig erachtet, durch den Schiffer öffnen zu lassen. Nur unter Zuziehung des letzteren darf auch die lose im Schiffe liegende Ladung durchsucht werden.

§ 12.

Neutrale Schiffe, welche unter Konvoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht gehen, sind der Untersuchung nicht unterworfen; es genügt die Erklärung des Befehlshabers des Konvoi, daß die Papiere der konvoyirten Schiffe in Ordnung sind, und daß dieselben keine Kriegscontrebande an Bord haben.

§ 13.

Der Befehlshaber eines Kreuzers, welcher ein Schiff (Prise) aufgebracht hat, muß strenge darüber wachen, daß von der Ladung oder dem Schiffszubehör nichts gelöscht, verkauft, vertauscht oder beseitigt wird oder sonst verloren geht. Er hat unter Zuziehung des Schiffers oder Steuermanns des aufgebrachten Schiffes die Ladung, soweit thunlich, unter Siegel oder Verschluß zu legen.

Die Schiffspapiere sind von dem Befehlshaber des Kreuzers nebst einem von ihm und dem Schiffer des aufgebrachten Schiffes unterschriebenen Verzeichniß mit dem Siegel des Kreuzers und mit dem Siegel des Schiffers in einem Konvolut zu verschließen.

§ 14.

Der Befehlshaber des Kreuzers hat sodann die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, indem er erforderlichenfalls einen Offizier mit der zureichenden Mannschaft an Bord des aufgebrachten Schiffes sendet, damit das letztere in einen Preußischen Hafen oder, wenn dies mit Schwierigkeiten verbunden ist, in den Hafen einer mit Preußen verbündeten Macht, wo militärischer Schutz in Aussicht steht, gebracht wird. Die Ladung darf bis dahin nicht geöffnet werden; es sei denn, daß der Schiffer oder dessen Stellvertreter behufs Erhaltung der Ladung in die Oeffnung einwilligt.

§ 15.

Die Führung des Schiffes nach einem anderen Hafen oder Platze ist nur dann gestattet, wenn Sturm, Unwetter, Mangel an Proviant, feindliche Verfolgung oder eine sonstige Seenoth es erfordern. Auch in einem solchen Falle ist das Schiff ohne Brechung der Ladung in dem im § 14 bezeichneten Hafen zu bringen, sobald es die Umstände gestatten.

§ 16.

Wenn das Schiff wegen Haverei nicht weiter gebracht werden kann, oder wenn die Ladung aus leicht verderblichen Gütern besteht, so liegt dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem die Prise führenden Offizier ob, nach bestem Ermessen unter Zuziehung des Schiffers und des Preußischen Consuls, falls ein solcher an dem betreffenden Orte vorhanden ist, die zum Besten des Schiffes und der Ladung dienlichen Maßregeln zu treffen.

§ 17.

Sobald das Schiff in den im § 14 bezeichneten Hafen gebracht ist, muß es der Hafenpolizei-Behörde oder den nach § 39 der Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen zuständigen Beamten übergeben und gemäß §§ 8 und 39 dieser Bestimmungen verfahren werden.

§ 18.

Die Mannschaft des aufgebrachten Schiffes wird bis zur Entscheidung der Sache auf Staatskosten unterhalten und verpflegt. Wird die Prise verurtheilt, so sind die unter der Mannschaft befindlichen feindlichen Unterthanen als Kriegsgefangene zu behandeln. Die Unterthanen befreundeter oder neutraler Mächte werden dagegen an die Consuln der betreffenden Staaten zur weiteren Veranlassung übergeben.

§ 19.

Der Befehlshaber des Kreuzers, von welchem eine Prise aufgebracht ist, hat über die Aufbringung einen ausführlichen Bericht an seine vorgesetzte Behörde zu erstatten.

Zweiter Abschnitt.

Von der Blockade feindlicher Häfen.

§ 20.

Ein Hafen gilt als blockirt, wenn er durch ein oder mehrere Kriegsfahrzeuge dergestalt gesperrt ist, daß ein Handelsschiff ohne augenscheinliche Gefahr der Aufbringung in den Hafen nicht einlaufen oder aus demselben nicht auslaufen kann.

§ 21.

Der Befehlshaber, welcher mit der Ausführung der Blockade beauftragt ist, hat nach seiner Ankunft auf der Blockadestation sämmtlichen in dem Hafen residirenden Consuln die Blockade schriftlich anzuzeigen, zugleich auch die in dem Hafen liegenden neutralen Schiffe aufzufordern, binnen einer angemessenen, von dem Befehlshaber nach Anhörung der Vorschläge der Schiffsführer zu bestimmenden Frist den Hafen zu verlassen.

§ 22.

Jedes Schiff, ohne Unterschied der Nationalität, welches die Blockade zu durchbrechen versucht, ist aufzubringen und als gute Prise anzusehen. Ein neutrales Schiff, welches innerhalb der im § 21 bezeichneten Frist den blockirten Hafen verläßt, darf jedoch wegen Blockadebruchs nicht angehalten und aufgebracht werden.

§ 23.

Ein Versuch, die Blockade zu durchbrechen, ist bei einem neutralen Schiffe nur dann anzusehen, wenn das Schiff von der Blockade Kenntniß hatte.

§ 24.

Ob das Schiff von der Blockade Kenntniß hatte, ist nach den Umständen des Falles zu beurtheilen, in welcher Beziehung insbesondere die längere oder kürzere Zeit von Einfluß ist, welche seit der Verkündung und Anzeige der Blockade verstrichen ist.

Wenn der Befehlshaber des betreffenden Kriegsfahrzeuges dafür hält, daß die Blockade dem Schiffe nicht bekannt gewesen sei, so hat er dasselbe davon in Kenntniß zu setzen, diese Benachrichtigung auf den Schiffspapieren, insbesondere auf den zum Ausweis der Nationalität dienenden Urkunden, sowie im Journal des Schiffes zu vermerken, das letztere zurückzuweisen und zur Aenderung seines Laufes zu veranlassen.

§ 25.

Die Ausklarirung nach einem blockirten Hafen oder der Lauf des Schiffes nach einem solchen Hafen gilt noch nicht als Versuch, die Blockade zu durchbrechen.

§ 26.

Das weitere Verfahren, im Falle der Aufbringung eines Schiffes wegen Blockadebruchs bestimmt sich nach den Vorschriften des ersten Abschnittes.

Schlußbestimmungen.

§ 27.

Die Befehlshaber und Offiziere der Kriegsfahrzeuge haben sich nach den Bestimmungen dieses Reglements sorgfältig zu richten. Sie werden, falls sie demselben zuwider handeln, zur Verantwortung gezogen und können außerdem zum Ersatz der aus einem widerrechtlichen Verfahren entstandenen Schäden und Kosten verurtheilt werden.

§ 28.

Ein Exemplar dieses Reglements soll sich an Bord eines jeden kreuzenden Kriegsfahrzeuges befinden.

III. Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen.

Erster Abschnitt.

Von der Errichtung des Prisenraths.

§ 1.

Für die Entscheidung in Prisensachen wird eine besondere Behörde (Prisenrath) errichtet, welche in Berlin ihren Sitz hat.

§ 2.

Der Prisenrath besteht aus einem Präsidenten und sechs anderen Mitgliedern.

Bei dem Prisenrath wird außerdem ein Staatsanwalt angestellt, welcher im öffentlichen Interesse die Prisensachen zu betreiben und bei dem Prisenrath die erforderlichen Anträge zu stellen hat.

§ 3.

Die Mitglieder des Prisenraths und der Staatsanwalt bei demselben werden von dem Könige ernannt.

§ 4.

Der Präsident des Prisenraths muß zum höheren Richteramte befähigt sein; unter den übrigen Mitgliedern des Prisenraths müssen sich ein höherer Seeoffizier, ein vortragender Rath des Marineministeriums, ein vortragender Rath des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten und zwei ein Richteramt bekleidende Beamte befinden.

§ 5.

Mit dem Amte eines Mitgliedes des Prisenraths und dem Amte des Staatsanwalts bei demselben ist ein Gehalt nicht verbunden.

§ 6.

Der Prisenrath ist nach Maßgabe der Bestimmungen über das Aufsichtsrecht des Justizministers in Ansehung der Gerichtsbehörden, der gemeinsamen Aufsicht der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Marine und der Justiz unterworfen.

§ 7.

Der Prisenrath ist nur bei Theilnahme von fünf Mitgliedern einschließlich des Präsidenten beschlußfähig.

Zweiter Abschnitt.

Von dem Verfahren in Prisensachen.

§ 8.

Der Befehlshaber des Schiffes, durch welches eine Prise aufgebracht ist, hat sofort nach Einbringung derselben in den durch § 14 des vorgedruckten Prisen-Reglements bezeichneten inländischen Hafen, dem für die seerechtlichen Angelegenheiten zuständigen Gerichte und in Ermangelung eines solchen dem ordentlichen Gerichte erster Instanz, zu dessen Bezirke der Hafen gehört, eine schriftliche Darstellung des der Aufbringung zum Grunde liegenden Sachverhältnisses zu übergeben. In der Darstellung sind insbesondere die Gründe, welche zu der Aufbringung geführt haben, ingleichen alle Thatsachen hervorzuheben, welche die Verurtheilung der Prise zu rechtfertigen geeignet scheinen. Es müssen derselben alle Bücher, Papiere, Pässe, Chartepartien, Konnossemente, Briefe und sonstige Urkunden, welche bei oder nach der Aufbringung ausgeliefert oder an Bord der Prise gefunden sind (§ 13 a. a. O.) beigefügt werden.

Gehört der Hafen zu dem Bezirke einer Gerichtsdeputation oder Gerichtscommission, so ist das Zweiggericht als zuständig anzusehen.

§ 9.

Dem Gerichte liegt ob, ohne Verzug die bei ihm eingereichten Schiffsurkunden in Gegenwart des Befehlshabers des Kreuzers oder des Prisenführers, sowie des Schiffers des aufgebrachten Schiffes zu entsiegeln und ein Verzeichniß derselben aufzunehmen. Zugleich hat es den Schiffer des aufgebrachten Schiffes nebst den übrigen zur Besatzung des letzteren gehörenden Personen, und soweit es zur Aufklärung des Sachverhältnisses erforderlich erscheint, auch die Mannschaft, welche an der Aufbringung Theil genommen hat, sowie die etwaigen Passagiere des aufgebrachten Schiffes über die Aufbringung und über die auf dieselbe sich beziehenden Thatsachen durch einen Richter unter Zuziehung eines Protocollführers vernehmen zu lassen. Wenn die Aussagen dieser Personen von der schriftlichen Darstellung des Befehlshabers oder Prisenführers in erheblichen Punkten abweichen, so ist zur Aufklärung der Widersprüche auch die Vernehmung des letzteren zu bewirken. Das Gericht ist ferner verpflichtet, die für die Beurtheilung, ob die Prise rechtmäßig aufgebracht und ganz oder zum Theil zu verurtheilen oder freizusprechen sei, erheblichen Thatsachen durch Erhebung der vorhandenen Beweise nach den für das Untersuchungsverfahren bestehenden Vorschriften mit möglichster Beschleunigung festzustellen.

Das Gericht übersendet sodann die Darstellung des Befehlshabers oder Prisenführers nebst allen auf die Aufbringung sich beziehenden Verhandlungen dem Staatsanwalt bei dem Prisenrath.

§ 10.

Der Staatsanwalt überreicht die sämmtlichen ihm zugegangenen Verhandlungen dem Prisenrath mittelst eines schriftlichen Antrages. Findet er bei Prüfung der Verhandlungen, daß die Prise freigesprochen werden müsse, so hat er die sofortige Freisprechung derselben zu beantragen. Wenn der Prisenrath diesen Antrag für begründet erachtet, so erläßt er ohne weitere Verhandlung die freisprechende Entscheidung. Eine Ausfertigung der Entscheidung ist unter Beifügung der Acten dem Staatsanwalt mitzutheilen, welcher das Erforderliche behufs Freigebung der Prise veranlaßt, jedoch unbeschadet der Bestimmung des § 26.

Der Staatsanwalt ist befugt, bevor er seine Anträge bei dem Prisenrath stellt, nähere Ermittelungen mittelst Requisition der zuständigen Behörden zu bewirken.

§ 11.

Hält der Staatsanwalt die sofortige Freisprechung nicht für begründet, so beantragt er bei dem Prisenrath die öffentliche Aufforderung aller derjenigen, welche ein Interesse dabei haben, daß die Prise nicht verurtheilt wird. In diesem Falle, ingleichen, wenn der Prisenrath den Antrag auf sofortige Freisprechung nicht für sachgemäß findet, erläßt derselbe den Beschluß, durch welchen die erwähnten Betheiligten, soweit sie eine Reclamation noch nicht eingereicht haben, aufgefordert werden, ihre Rechte bei dem Prisenrath binnen 14 Tagen mittelst einer schriftlichen Reclamation geltend zu machen. Die Aufforderung, welche die Androhung eines Rechtsnachtheils nicht zu enthalten braucht, ist durch einmalige Einrückung in den Staatsanzeiger bekannt zu machen.

Nach Ablauf der Frist wird, sofern eine Reclamation vor oder innerhalb derselben bei dem Prisenrath nicht eingegangen ist, auf den schriftlichen Antrag des Staatsanwalts von dem Prisenrath ohne weitere Verhandlung die Ent-

scheidung erlassen und nach Maßgabe des § 10 dem Staatsanwalt bekannt gemacht.

Der Prisenrath hat auch dann, wenn eine Reclamation nicht eingegangen ist, die Prise, deren Verurtheilung er nicht für gerechtfertigt erachtet, freizusprechen. Im Falle der Verurtheilung ist eine Präclusion der bekannten und unbekannten Betheiligten, welche die Einreichung einer schriftlichen Reclamation unterlassen haben, nicht erforderlich.

§ 12.

Ist eine Reclamation erhoben, so erfolgt deren Erledigung nach den folgenden Bestimmungen.

§ 13.

Jede Reclamation, ohne Unterschied, ob sie vor oder nach Erlaß der öffentlichen Aufforderung (§ 11) erhoben wird, muß bei dem Prisenrath schriftlich angebracht werden und die Schrift von einem Rechtsanwalt unterzeichnet sein. Der Reclamationsschrift sind die zur Unterstützung der Reclamation in Bezug genommenen Urkunden beizufügen und die sonstigen Beweismittel in derselben zu bezeichnen.

§ 14.

Ueber die Reclamation wird von dem Prisenrath auf Grund einer mündlichen Verhandlung entschieden, bei welcher der Staatsanwalt und der Reclamant mit ihren mündlichen Vorträgen und Anträgen zu hören sind.

Zu dem Verhandlungstermine ist der Reclamant nach den für die gerichtlichen Ladungen bestehenden Vorschriften zu laden, ohne daß es der Androhung eines Rechtsnachtheils bedarf. Es kann die Vorladung auch gültig zu Händen des Rechtsanwalts geschehen, welcher die Reclamationsschrift unterzeichnet hat.

Dem Reclamanten ist auf Verlangen vor dem Termine die Einsicht der bisherigen Verhandlungen zu gestatten oder eine Abschrift derselben mitzutheilen. In dem Termine kann er durch einen mit Vollmacht zu versehenden Rechtsanwalt sich vertreten lassen.

Dem Staatsanwalt sind bei der Bekanntmachung des Termins zugleich die Acten zur Einsicht vorzulegen.

§ 15.

Die mündliche Verhandlung wird durch eine mündliche Darstellung der Sachlage von Seiten eines Mitgliedes des Prisenraths eingeleitet. Hierauf werden der Reclamant und der Staatsanwalt mit ihren mündlichen Anträgen und Vorträgen gehört, wobei denselben die Anführung neuer Thatsachen und Beweise gestattet ist.

§ 16.

Nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung hat der Prisenrath die Entscheidung zu erlassen und zu verkünden. Er ist jedoch befugt, die Entscheidung zu vertagen, in welchem Falle zur Verkündung derselben sofort ein neuer Termin zu bestimmen und dem Staatsanwalt und dem Reclamanten bekannt zu machen ist. Die Verkündung wird dadurch nicht aufgehalten, daß nur der Staatsanwalt oder nur der Reclamant in dem neuen Termine erschienen ist. Sind beide nicht erschienen, so vertritt das hierüber aufzunehmende Protocoll (§ 19) die Stelle der

Verkündung. Dem Staatsanwalt sowohl als dem Reclamanten ist auf Verlangen eine Ausfertigung der Entscheidung zu ertheilen.

§ 17.

Erachtet der Prisenrath vor Abfassung der Endentscheidung eine Beweisaufnahme für nöthig, so wird dieselbe durch einen Vorbescheid angeordnet. Dem Staatsanwalt liegt ob, die Erledigung des letzteren mittelst Requisition der zuständigen Behörden herbeizuführen. Nach der Erledigung wird zur mündlichen Verhandlung ein neuer Termin angesetzt, zu welchem der Reclamant gemäß § 14 und unter Mittheilung einer Abschrift der Beweisverhandlungen zu laden ist. Auch bei der neuen mündlichen Verhandlung kann sowohl der Staatsanwalt als der Reclamant neue Thatsachen und Beweise geltend machen.

§ 18.

Wenn der Reclamant in einem Termine zur mündlichen Verhandlung nicht erscheint, so ist gleichwohl mit der Verhandlung und Entscheidung der Sache zu verfahren. Die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand findet nicht statt. Die Befugniß des Prisenraths, die Verhandlung der Sache auf Antrag oder auch von Amtswegen zu vertagen, wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

§ 19.

Die Verhandlungen vor dem Prisenrath sind nicht öffentlich.

Ueber jede Verhandlung vor dem Prisenrath ist von einem vereideten Protocollführer ein Protocoll aufzunehmen, welches den wesentlichen Inhalt der Erklärungen und Anträge des Staatsanwalts und des Reclamanten, sowie die Beschlüsse oder die Entscheidung des Prisenraths nebst dem Vermerk über die Verkündung derselben enthalten muß. Das Protocoll ist von dem Präsidenten des Prisenraths und dem Protocollführer zu unterzeichnen, nachdem der die Erklärungen und Anträge enthaltende Theil in Gegenwart des Staatsanwalts und des Reclamanten vorgelesen und geeignetenfalls ergänzt oder berichtigt ist.

§ 20.

Gegen die Entscheidung des Prisenraths findet Berufung an den Oberprisenrath statt.

§ 21.

Der Oberprisenrath besteht, unter dem Vorsitz des Präsidenten oder eines Vicepräsidenten des Obertribunals,

aus dem Präses im Marineministerium,

aus dem Director im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,

aus dem Director der Abtheilung für Handel und Gewerbe im Handelsministerium

und aus drei Mitgliedern des Obertribunals.

Der Vorsitzende des Oberprisenraths und die übrigen dem Obertribunal angehörenden Mitglieder desselben werden von dem Könige ernannt.

Die Bestimmung des § 5 findet auch auf die Mitglieder des Oberprisenraths Anwendung.

§ 22.

Die Berufung steht sowohl dem Staatsanwalt als dem Reclamanten zu.

§ 23.

Die Berufungsfrist beträgt zehn Tage. Sie beginnt mit dem Tage der Verkündung der Entscheidung; der Tag der Verkündung wird in die Frist nicht eingerechnet.

§ 24.

Die Berufung wird mittelst einer bei dem Prisenrath einzureichenden Schrift eingelegt, in welcher die Beschwerden zu bezeichnen und näher zu begründen sind.

Die Berufungsschrift eines Reclamanten muß von einem Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Der Prisenrath hat die Berufungsschrift des Staatsanwalts dem Reclamanten, die des letzteren dem Staatsanwalt zur Beantwortung binnen einer unerstreckbaren Frist von zehn Tagen mitzutheilen. Die Beantwortung des Reclamanten muß von einem Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Nach Ablauf der Beantwortungsfrist oder nach Eingang der Schrift werden die Acten von dem Prisenrath an den Oberprisenrath eingesandt.

§ 25.

Der Oberprisenrath erläßt die Entscheidung auf Grund der Acten und auf Grund des schriftlichen Vortrages eines aus seinen Mitgliedern zu ernennenden Berichterstatters, unter Berücksichtigung der im Berufungsverfahren etwa geltend gemachten neuen Thatsachen und Beweise.

Wenn der Oberprisenrath eine nähere Ermittelung für nöthig hält, so werden die Acten an den Prisenrath zurückgesandt. Der Staatsanwalt hat die Ermittelung in gleicher Art zu veranlassen, als wenn die Anordnung von dem Prisenrath erlassen wäre (§ 17). Dem Reclamanten sind die nachträglichen Verhandlungen durch den Prisenrath abschriftlich mitzutheilen, bevor die Acten dem Oberprisenrath von Neuem vorgelegt werden.

Die Entscheidung des Oberprisenraths wird von dem Prisenrath dem Staatsanwalt und dem Reclamanten mittelst Zustellung einer Ausfertigung verkündet.

Die Bestimmung des § 7 gilt auch für den Oberprisenrath.

§ 26.

Auch in den Fällen der §§ 10 und 11 steht dem Staatsanwalt gegen die freisprechende Entscheidung des Prisenraths die Berufung zu, welche innerhalb zehn Tagen, vom Tage der Zustellung der Entscheidung an gerechnet, wobei der Tag der Zustellung nicht mitgerechnet wird, nach Maßgabe des § 24 einzulegen ist. Das weitere Verfahren bestimmt sich nach den §§ 24 und 25, soweit dieselben sich nicht auf die Zuziehung des Reclamanten beziehen.

Die verurtheilende Entscheidung kann in den Fällen des § 11 von einem Betheiligten, welcher nicht rechtzeitig eine schriftliche Reclamation bei dem Prisenrath eingereicht hat, weder im Wege der Berufung, noch mittelst Gesuchs um Wiedereinsetzung in den vorigen Stand angefochten werden.

§ 27.

Gegen die Entscheidung des Oberprisenraths findet ein weiteres Rechtsmittel nicht statt.

§ 28.

Der Prisenrath und der Oberprisenrath haben ihre Endentscheidungen mit Gründen zu versehen.

§ 29.

Der Prisenrath und Oberprisenrath sind bei der Entscheidung an positive Beweisregeln nicht gebunden; sie haben nach ihrer freien, aus dem ganzen Inbegriffe der Verhandlungen und Beweise geschöpften Ueberzeugung zu beurtheilen, inwieweit eine Thatsache bewiesen sei oder nicht. Inwiefern eine Thatsache oder Urkunde, über welche keine Erklärung erfolgt ist, für zugestanden oder anerkannt zu erachten sei, bleibt gleichfalls ihrer Beurtheilung nach den Umständen des Falles überlassen.

In Ansehung der rechtlichen Entscheidungsnormen dienen ihnen die erlassenen prisenrechtlichen Vorschriften, in deren Ermangelung die sonstigen völkerrechtlichen Grundsätze zur Richtschnur, unbeschadet der Berücksichtigung der mit neutralen Staaten abgeschlossenen Verträge und unbeschadet der Anwendung der Retorsion in den dazu geeigneten Fällen.

§ 30.

Die Anträge und Bemerkungen der Consuln und Agenten fremder Mächte können nur durch Vermittelung des Staatsanwalts zur Kenntniß des Prisenraths und Oberprisenraths gebracht werden.

§ 31.

Sind mehrere Reclamationen erhoben, so wird über dieselben gleichzeitig verhandelt und entschieden.

§ 32.

Der Prisenrath und der Oberprisenrath sind nicht befugt, über die Verpflichtung zum Ersatz von Schäden und Kosten, insbesondere in den Fällen des § 27 des Prisen-Reglements, zu entscheiden.

§ 33.

Das Verfahren in Prisensachen ist kosten- und stempelfrei.

Die baaren Auslagen sind im Falle der Verurtheilung der Prise aus dem Erlöse derselben vorweg zu zahlen.

Dritter Abschnitt.

Von den einstweiligen Verfügungen und von der Vollstreckung der Entscheidungen.

§ 34.

Nachdem das aufgebrachte Schiff in Gemäßheit § 17 des Prisen-Reglements von dem Befehlshaber oder Prisenführer der Hafenpolizei-Behörde überliefert ist, werden von der letzteren, erforderlichenfalls nach Verständigung mit der Militärbehörde des Hafens, die zur Sicherung des Schiffes und der Ladung, sowie zur Bewachung und Verpflegung der Mannschaft nöthigen Maßregeln getroffen. Ueber Schiff und Ladung ist von der Hafenpolizei-Behörde unter Zuziehung beeideter Sachverständiger ein Inventar aufzunehmen. Bei der Inventarisirung der Ladung sind die auf die letztere sich beziehenden Schiffspapiere thunlichst zum Grunde

zu legen und, soweit nöthig, die versiegelten oder verschlossenen Schiffsräume zu öffnen.

Dem Schiffer und der Mannschaft des aufgebrachten Schiffes wird der Verkehr mit dem Lande gestattet, sobald die im § 9 vorgeschriebene Vernehmung derselben erfolgt ist. Die Passagiere des Schiffes sind sofort freizulassen.

§ 35.

Bis zur Endentscheidung des Prisenraths muß jede weitere, die Sachlage ändernde oder dem § 34 nicht entsprechende Anordnung unterbleiben, soweit nachstehend nicht ein Anderes bestimmt ist.

1) Wenn zweifellos feststeht, daß die Ladung ganz oder zum Theil nicht für gute Prise erklärt werden kann, so ist dieselbe oder der Theil, bei welchem die Voraussetzung zutrifft, sofort freizugeben. Dasselbe gilt von dem Schiff, wenn zweifellos ist, daß nur die Ladung, nicht auch das Schiff verurtheilt werden kann.
2) Das Schiff ist ganz oder zum Theil zu entlöschen und die Ladung aufzulagern oder zu verkaufen und der Erlös gerichtlich zu deponiren, sofern eine solche Maßregel zur Abwendung eines erheblichen Schadens, namentlich wegen drohenden Verderbs, nöthig ist.
3) Bedarf das Schiff einer Reparatur, welche ohne Gefahr des Verlustes oder einer beträchtlichen Entwerthung desselben nicht länger ausgesetzt werden kann, so ist die Reparatur zu bewirken oder das Schiff, namentlich wenn es reparaturunfähig oder reparaturunwürdig geworden ist, zu verkaufen, und der Erlös gerichtlich zu deponiren.
4) Werden durch die Umstände andere Maßregeln zur Abwendung eines Schadens erforderlich, so sind dieselben gleichfalls nicht ausgeschlossen.
5) Ergeben sich Bedenken, der Besatzung des aufgebrachten Schiffes nach ihrer Vernehmung den Verkehr mit dem Lande zu gestatten, so kann dieser Verkehr untersagt oder beschränkt werden.

Eine der vorstehenden Maßregeln kann nur von dem in § 8 bezeichneten Gerichte auf Antrag der Hafenpolizei-Behörde oder des betheiligten Dritten angeordnet werden. Das Gericht hat vor der Entscheidung, soweit nicht Gefahr im Verzuge ist, sowohl die bei der Sache Betheiligten zu hören, als die Erklärung des Staatsanwalts bei dem Prisenrath über den Antrag zu erfordern. Gegen die Entscheidung des Gerichts findet Beschwerde bei dem Prisenrath statt, bei dessen Entscheidung es bewendet. Die unter Nr. 5 erwähnte Anordnung kann das Gericht auch von Amtswegen erlassen; auch in diesem Falle ist gegen seine Verfügung Beschwerde bei dem Prisenrath zulässig.

§ 36.

Die Prise ist nach der Verurtheilung auf Antrag des Staatsanwalts bei dem Prisenrath durch die Hafenpolizei-Behörde öffentlich zu verkaufen.

Der Erlös nach Abzug der Unkosten fließt zur Staatskasse. Die Offiziere und Mannschaften des Kriegsfahrzeuges, welches die Prise aufgebracht hat, haben auf zwei Drittel des Reinerlöses Anspruch. Die Vertheilung unter dieselben erfolgt nach einem von dem Marineminister zu erlassenden Reglement.

§ 37.

Hat der Prisenrath auf Verurtheilung erkannt, so ist die Entscheidung, namentlich auch in Beziehung auf die Verfügung über die Mannschaft und die Unterhaltung derselben (§ 18 des Prisen-Reglements), vorläufig vollstreckbar; es sei denn, daß der Prisenrath in der Entscheidung das Gegentheil bestimmt hat, oder dies von dem Oberprisenrath, nachdem er mit der Sache befaßt worden ist, nachträglich angeordnet wird. Der Reclamant kann die Vollstreckung nur dadurch abwenden, daß er wegen der aus der Aussetzung der Vollstreckung entstehenden Kosten und Schäden mittelst gerichtlicher Niederlegung des nöthigen Geldbetrages in baarem Gelde oder in geldwerthen Papieren, welche auf inländischen Börsen Kurs haben, Sicherheit leistet. Der Werth der Papiere ist nach dem Tageskurse zu berechnen.

Die zur Sicherstellung erforderliche Geldsumme wird von dem Prisenrath nach freiem Ermessen bestimmt.

Die freisprechende Entscheidung des Prisenraths ist erst dann vollstreckbar wenn die Berufungsfrist verstrichen oder die Berufung verworfen ist.

Schlußbestimmungen.

§ 38.

Die vorstehenden Bestimmungen kommen in entsprechender Weise auch dann zur Anwendung, wenn nicht das aufgebrachte Schiff, sondern nur die Ladung oder der Erlös von Schiff oder Ladung in den Hafen gelangt (§ 16 des Prisen-Reglements).

Dagegen finden dieselben keine Anwendung im Falle der Nehmung eines feindlichen Kriegsfahrzeuges.

§ 39.

Ist ein aufgebrachtes Schiff in den Hafen einer mit Preußen verbündeten Macht geführt (§ 14 des Prisen-Reglements), so werden die nach den vorstehenden Bestimmungen dem Gerichte und der Hafenpolizei-Behörde obliegenden Verrichtungen von Beamten wahrgenommen, welche der Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Marineminister mittelst besonderer Anordnung bestimmen.

IV. Reglement, betreffend den Anspruch auf Prisengelder und Prämien und die Vertheilung derselben, vom 31. December 1865, genehmigt durch Allerhöchste Ordre vom 4. Januar 1866.

(Beilage zum A. M. B. Nr. 122.)

Erster Abschnitt.

Von dem Anspruch auf Prisengelder.

a. Allgemeine Bestimmung.

§ 1.

Der Anspruch auf Prisengelder wird begründet durch die Aufbringung feindlicher oder, wo es gesetzlich zulässig ist, auch neutraler Schiffe und die rechtskräftige Verurtheilung derselben durch den Prisenrath.

Er wird erworben durch die gesammte Besatzung desjenigen oder derjenigen Kriegsschiffe oder Kriegsfahrzeuge, welche die Prise genommen (Captoren).

§ 2.

Einzelne der Marine angehörige Personen oder Marinetheile, welche dienstlich, jedoch lediglich zum Zweck der Ueberführung (Transport) auf Kriegsschiffen oder Fahrzeugen eingeschifft sind, haben an den während der Fahrt gemachten Prisen nur dann Antheil, wenn sie in Folge von Dienstbefehlen bei der Caption thätig mitgewirkt haben.

In diesem Falle werden sie gleichberechtigt mit der Besatzung.

§ 3.

Jeder Prisenberechtigte erhält seinen Antheil nach Maßgabe des Ranges oder der Charge, die er zur Zeit der Caption an Bord des Captors eingenommen.

Später erfolgte oder noch nicht bekannt gemachte Avancements bleiben in dieser Beziehung ohne Einfluß.

Vereinigt ein Officier zur Zeit einer Caption mehrere Functionen an Bord, so hat er nur Anspruch auf den Prisenantheil, der ihm aus der höheren Stellung zukommt.

§ 4.

Zur Besatzung eines Kriegsschiffes oder Fahrzeuges gehörige Personen, welche wegen erhaltener Wunden oder sonstiger, nicht selbst verschuldeter Krankheit oder sonst besonderer dienstlichen Zwecke zeitweise ausgeschifft werden, behalten das Recht auf ihren Prisenantheil auch an denjenigen Prisen, welche nach ihrer Ausschiffung gemacht werden, so lange sie in der Schiffsrolle fortgeführt werden, und ihre Abcommandirung nicht befohlen ist.

§ 5.

Bei der Berechnung der Prisen-Antheile werden diejenigen zur Besatzung eines Captors gehörigen Personen, welche während eines bei der Caption stattgehabten Kampfes getödtet worden oder an den erhaltenen Wunden verstorben sind, mitgezählt. — Die auf sie fallenden Antheile werden den Civilgerichten ihrer Heimath behufs Ausantwortung an die Erben überwiesen.

b. Von den Prisen, welche von Kreuzern und Geschwadern ꝛc. gemacht werden, und von der Mitwirkung alliirter Flotten.

§ 6.

Ein einzelner Kreuzer, der keinem Geschwader ꝛc. angehört, erwirbt alle während der Dauer seiner Commandirung gemachten Prisen für eigene Rechnung nach Maßgabe der in den §§ 16 bis 21 des zweiten Abschnittes dieses Reglements gegebenen Bestimmungen.

§ 7.

Erhält ein zu keinem Geschwader ꝛc. gehöriges Kriegsschiff oder Fahrzeug den Befehl, zu einem Geschwader zu stoßen, um sich dauernd mit demselben zu vereinigen, so gebührt der Besatzung dieses Kriegsschiffes oder Fahrzeuges der Erlös aller Prisen, welche von demselben bis zu dem Eintreffen bei dem Geschwader gemacht werden.

Hat aber der Commandant dieses Schiffes schon vorher eine Ordre von dem Befehlshaber jenes Geschwaders ꝛc. entgegen genommen, welche eine Disposition

über das Schiff enthält, so erhält letzteres den reglementsmäßigen Antheil an allen Prisen, welche nach Empfang der Ordre gemacht worden sind.

Dasselbe gilt von solchen Schiffen oder Fahrzeugen eines Geschwaders 2c., welche letzteres auf höheren Befehl verlassen, um sich dauernd einem anderen anzuschließen.

§ 8.

Wenn ein einzelner Kreuzer in Sicht eines anderen Kreuzers oder einer Flotten-Abtheilung eine Prise macht, und letztere haben durch thätliche Mitwirkung zur Caption beigetragen oder auch nur durch ihr Manöver das Entkommen der Prise verhindert, so erwerben die Besatzungen derselben gleiche Anrechte auf die Prisengelder, wie die Besatzung des eigentlichen Captors.

Zweifel über die Berechtigung solcher Mit-Captoren entscheidet das Ober-Commando der Marine.

§ 9.

Wenn ein Geschwader 2c. auf hoher See eine Prise macht, so sind die Besatzungen sämmtlicher Schiffe und Fahrzeuge, welche bei demselben gegenwärtig waren, zu Prisen-Antheilen berechtigt, unbeschadet, ob nur ein oder mehrere Schiffe zur Jagd auf das feindliche Schiff befohlen waren. Hat aber bei Wegnahme der Prise ein Kampf stattgefunden, so wird der Erlös jener nach der, jedem Schiffe und Fahrzeuge nach Maßgabe der §§ 19, 20 und 21 zustehenden Anzahl von Theilen derart unter die Besatzungen der Schiffe vertheilt, daß jede Person, welche sich an Bord eines der bei der Caption wirklich im Gefecht gewesenen Schiffe oder Fahrzeuge befand, das Doppelte von dem erhält, was auf eine Person der entsprechenden Rangclasse der andern, nicht im Feuer gewesenen Schiffe und Fahrzeuge kommt.

§ 10.

Wird ein zu einem Geschwader 2c. gehöriges Kriegsschiff oder Fahrzeug von dem Chef desselben als Kreuzer oder zum Recognosciren 2c. unter der Bedingung der Rückkehr detachirt, so verbleibt der Besatzung desselben der Erlös aller während der Dauer dieses Commandos gemachten Prisen, nach Abzug des auf den Befehlshaber des Geschwaders 2c. fallenden Antheiles.

Dasselbe gilt, wenn ein Geschwader 2c. unter gleichen Bedingungen von einer Flotte detachirt wird.

§ 11.

Macht ein zur Unterstützung eines Geschwaders 2c. abgeschicktes Geschwader während der Fahrt Prisen, so kommen bezüglich derselben die im § 7 dieses Abschnittes für Kreuzer und einzelne Schiffe gegebenen Bestimmungen zur Anwendung.

§ 12.

Wenn innerhalb der Grenzen der Station eines Geschwaders 2c. von einem Schiff oder Fahrzeug eines andern Geschwaders 2c. eine Prise gemacht wird, so hat der Befehlshaber der ersteren an derselben keinen Prisen-Antheil, es sei denn, daß er auch gleichzeitig den Oberbefehl über das Geschwader 2c. hätte, welchem der Captor angehört.

§ 13.

Wird der Befehlshaber eines Geschwaders 2c. seines Commandos enthoben, oder dauernd abcommandirt, so erlischt sein Anrecht auf die Prisen-Antheile mit dem Tage der Uebergabe des Commandos an den Nachfolger oder Stellvertreter. Dasselbe bleibt aber bestehen, wenn er im Interesse des Dienstes nur zeitig oder auf Grund höherer Befehle unter der Bedingung der Rückkehr abwesend ist.

§ 14.

Der Befehlshaber eines Geschwaders 2c. in einem preußischen Hafen hat keinen Antheil an den Prisengeldern derjenigen ihm unterstehenden Schiffe oder Fahrzeuge, welche auf speciellen Befehl des Ober-Commandos der Marine auslaufen.

§ 15.

Werden von Schiffen einer alliirten Flotte und preußischen Kriegsschiffen beziehungsweise Fahrzeugen in gemeinschaftlicher Action Prisen gemacht, so wird, falls nicht besondere Staatsverträge hierüber abgeschlossen sind, der Reinerlös solcher Prisen nach der Kopfzahl der beiderstaatlich betheiligt gewesenen Individuen ohne Rücksicht auf die Rangverhältnisse getheilt, der auf die Alliirten fallende Theil der Regierung derselben oder einem von ihr ernannten Bevollmächtigten überwiesen, und der preußische Antheil nach den Bestimmungen dieses Reglements vertheilt.

Zweiter Abschnitt.

Von der Vertheilung der Prisengelder.

§ 16.

Von dem Erlös einer rechtskräftig verurtheilten Prise werden zunächst in Abzug gebracht die Kosten der Ueberführung in einen einheimischen oder befreundeten Hafen, etwaige Havarien, alle zur Sicherung des Schiffes und der Ladung sowie zur Bewachung und Verpflegung der Mannschaft entstandenen Unkosten, und die durch die Taxation, Untersuchung und den Verkauf bedingten, unvermeidlichen baaren Auslagen. Von dem hiernach verbleibenden Reinerlöse fließt ein Drittel zur Staatskasse, zwei Drittel werden nach den folgenden Grundsätzen unter die Captoren vertheilt.

§ 17.

Der commandirende Flagg-Offizier eines Geschwaders 2c. erhält von allen Prisen, die von ihm unterstehenden Schiffen beziehungsweise Fahrzeugen gemacht worden, ein Zwanzigstel, gleichviel ob er bei der Wegnahme zugegen gewesen oder nicht.

Sind mehrere Flagg-Offiziere bei einem Geschwader 2c., und werden von letzterem auf hoher See Prisen gemacht, so theilen die Flagg-Offiziere unter einander dies ein Zwanzigstel in der Weise, daß bei zweien der Höchstkommandirende zwei Drittel, der andere ein Drittel, bei drei oder mehreren der Höchstcommandirende die Hälfte, die übrigen den Rest zu gleichen Theilen erhalten.

Wenn bei einem auf Station befindlichen Geschwader 2c. mehrere Flagg-Offiziere sind, und es werden von einzelnen detachirten Schiffen oder Fahr-

zeugen Prisen gemacht, so theilt der Höchstcommandirende dies ein Zwanzigstel nur mit dem jüngeren Flagg-Offizier, dessen Befehlen der Captor unmittelbar untersteht.

Machen Schiffe oder Fahrzeuge, die zu verschiedenen von einander unabhängigen Geschwadern zc. gehören, gemeinschaftlich Prisen, so erhält jeder der beiderseitigen Flagg-Offiziere ein Zwanzigstel desjenigen Prisenantheils, welcher auf seine untergebenen Offiziere und Mannschaften fallen würde, wenn der Prisenertrag nach der in § 19 enthaltenen Scala getheilt wird.

Wenn dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge gemeinschaftlich mit einem, keinem Geschwader zc angehörigen Kreuzer eine Prise aufbringen, so wird das auf den oder die Flagg-Offiziere fallende ein Zwanzigstel nur von dem ihren Offizieren und Mannschaften zustehenden Antheil berechnet, mit Ausschluß der Besatzung des Kreuzers.

§ 18.

Commodore und Capitäns zur See, welche ein Geschwader befehligen, theilen wie Flagg-Offiziere, wenn die ihnen untergebenen Schiffe oder Fahrzeuge Prisen machen; wie Commandanten, wenn sie selbst noch ein Schiff commandiren und mit diesem eine Prise aufbringen.

§ 19.

Der nach Abzug der in den §§ 16 und 17 für den Staat und beziehungsweise den Chef des Geschwaders zc gedachten Quoten verbleibende Ueberrest des Prisen-Erlöses wird in 12 Classen vertheilt.

Es erhalten in der

I. Classe:

Jeder Schiffsjunge . . . . 1 Theil.

II. Classe:

Jeder Matrose, Heizer, Handwerker, Seesoldat, Koch und Aufwärter . . . . 2 Theile.

III. Classe:

Jeder Unteroffizier II. Classe, Unteroffizier der Seesoldaten und Hautboist, sofern er wirklicher Unteroffizier ist . . . . 4 Theile.

IV. Classe:

Jeder Unteroffizier I. Classe, Stabswachtmeister, Feldwebel und Sergeant der Seesoldaten, Kapellmeister und Lotse . . . . 6 Theile.

V. Classe:

Jeder Cadett . . . . 8 Theile.

VI. Classe:

Jeder Deckoffizier II. Classe, Verwalter, Seecadett und Portepeefähnrich . . . . 10 Theile.

VII. Classe:

Jeder Deckoffizier I. Classe . . . . 15 Theile.

VIII. Classe:

Jeder Unterlieutenant zur See und die in gleichem Range stehenden Offiziere und Beamten, jeder . . . . 20 Theile.

IX. Classe:

Jeder Lieutenant zur See und die in gleichem Range stehenden Offiziere und Beamten, jeder . . . . 25 Theile.

X. Classe:

Jeder Capitän-Lieutenant, der nicht erster Offizier ist, und die in gleichem Range stehenden Offiziere und Beamten, jeder . . . . . 28 Theile.

XI. Classe:

Der Commandant eines Kanonenbootes oder gleichstehenden Fahrzeuges, sowie der „Erste Offizier" eines größeren Schiffes . . . . 35 Theile.

Der erste Offizier, wenn Corvetten-Capitän . . . . 50 Theile.

XII. Classe:

Jeder Commandant und Chef einer Flottillen-Division (excl. der Commandanten der Kanonenboote) . . . . 70 Theile.

§ 20.

Von den zum Stabe des Chefs eines Geschwaders ꝛc. gehörigen Personen erhalten:

jeder Capitän zur See . . .	70	Theile
„ Corvetten-Capitän . .	50	„
„ General-Arzt	50	„
„ Intendant	50	„

jeder andere Offizier und Beamte nach Classification des § 19.

§ 21.

Wenn von einem Geschwader ꝛc. eine Prise gemacht wird, so wird unter eventueller Anwendung des im Alinea 2 des § 8 vorgesehenen Falles der Erlös der Prise nach der, jedem einzelnen Schiffe und Fahrzeuge nach Maßgabe der §§ 19 und 20 zufallenden Anzahl von Theilen unter die Besatzung vertheilt.

§ 22.

Die Vertheilung der Prisengelder erfolgt auf Grund eines von dem Ober-Commando der Marine zu entwerfenden Theilungs-Planes.

Dritter Abschnitt.

Von der Mitwirkung der Armee.

§ 23.

Werden Truppenkörper der Armee auf Schiffen oder Fahrzeugen der Königlichen Marine statt Seesoldaten eingeschifft, so haben sie an den von den betreffenden Schiffen oder Fahrzeugen während der Dauer ihrer Einschiffung aufgebrachten Prisen gleichen Theil, wie die Besatzung der Captoren. Die Theilung erfolgt nach Maßgabe der entsprechenden Rangverhältnisse

War die Einschiffung von Landtruppen oder von Seesoldaten nur eine zeitige zum Zweck der Ueberführung nach einer anderen Operationsbasis (Transport), so erwerben die Landtruppen nur in dem Falle Anspruch auf die während der Fahrt gemachten Prisen, wenn sie sich bei einem dabei stattgehabten Kampfe betheiligt oder sonst bei der Aufbringung dienstlich mitgewirkt haben.

§ 24.

Wenn Truppen der Armee und Marinetheile in gemeinschaftlicher Action Prisen machen, so haben diejenigen Landtruppen, welche durch ihre active Mitwirkung wesentlich zur Wegnahme beigetragen haben, gleiche Ansprüche auf die Prisengelder, wie die Besatzung der Kriegsschiffe beziehungsweise Fahrzeuge.

Zweifel über die Berechtigung der Landtruppen werden durch eine von dem Kriegs- und dem Marineministerium aus je zwei unbetheiligten Offizieren der Land- und Seemacht zusammengesetzte Commission unter dem Vorsitze eines Stabsoffiziers des See-Offizier-Korps entschieden.

§ 25.

In den Fällen des § 23 Alinea 2 und des § 24 werden die Prisengelder nach der Kopfzahl der betheiligten Land- und Seemacht ohne Rücksicht auf die Rangverhältnisse getheilt, der auf die Marine fallende Antheil nach den Bestimmungen des zweiten Abschnittes dieses Reglements vertheilt, die der Armee zustehende Quote aber dem Kriegsministerium zu eigener Vertheilung überwiesen.

§ 26.

Truppen der Armee, welche ohne Unterstützung der Marine durch ihr Feuer feindliche Schiffe zum Streichen der Flagge zwingen und davon Besitz nehmen, oder sich solcher auf eine andere Weise bemächtigen, die den Anspruch auf Prisengelder nicht ausschließt, erwerben ausschließlich Rechte auf den Prisen-Erlös, dessen Vertheilung das Kriegsministerium bestimmt.

Vierter Abschnitt.

Von der Beute.

§ 27.

Weggenommene feindliche Kriegsschiffe einschließlich aller zu Kriegszwecken verwendeten feindlichen Fahrzeuge nebst sämmtlicher Armatur und darauf befindlichem Material, sowie die an Bord aufgebrachter feindlicher oder neutraler Handelsschiffe vorgefundene Kriegscontrebande sind keine Prisen, sondern fallen als Kriegsbeute dem Staate zu.

§ 28.

Für jedes genommene feindliche Kriegsschiff ꝛc. zahlt der Staat als Prämie die Hälfte des nach vorgenommener Taxation an demselben haftenden Werthes an die Captoren. In gleicher Weise wird die Hälfte des Werthes der Kriegs-Contrebande, sowie überhaupt alles genommenen feindlichen Staatseigenthums von dem Staate an die Captoren ausgezahlt.

Wenn die genommenen Schiffe ꝛc. keinen Werth für den Staat haben, können dieselben vom Staate den Captoren als Prise überlassen werden.

§ 29.

Die in vorstehendem § 28 gedachten Prämien werden, falls nicht besondere Bestimmungen ergehen, wie Prisengelder behandelt und unter die bei der Action betheiligt gewesenen Offiziere und Mannschaften nach den Vorschriften dieses Reglements vertheilt.

Schlußbestimmungen.

§ 30.

An jedem rechtskräftig verurtheilten Schiff (nicht an der Ladung) steht dem Staat das Vorkaufsrecht zu, das vom Marineministerium ausgeübt wird. Dies Recht erlischt, wenn innerhalb acht Tage nach Eintritt der Rechtskraft des Urtheils eine bezügliche Erklärung bei dem Staatsanwalt des Prisen-Raths nicht eingegangen ist.

Macht der Staat von dem Vorkaufsrecht Gebrauch, so übernimmt er das Object nach dem Taxpreis. Hat eine gültige Taxation bis dahin nicht stattgefunden, so erfolgt dieselbe durch eine Commission von zwei Mitgliedern, von denen das eine von dem Marineministerium, das andere von dem See-Offizier erwählt wird, unter dessen Oberbefehl die Prise gemacht wurde.

Kosten dürfen durch dieses Verfahren nicht entstehen. Sind solche unvermeidlich, so trägt sie der Staat allein.

§ 31.

Den Offizieren und Mannschaften der Captoren ist es nicht gestattet, sich ihres Anrechtes auf Prisengelder durch Kauf, Cession oder sonstige rechtliche Ueberweisung zu entäußern.

Zu diesem Zwecke abgeschlossene Verträge sind ungültig, und verliert der Zuwiderhandelnde seinen Antheil zu Gunsten der Staatscasse.

Berlin, den 31. December 1865.

Der Kriegs- und Marine-Minister.
gez. v. Roon.

V. Convention zwischen Preußen und Oesterreich, betreffend die Competenz zur Entscheidung über die von den Kriegsmarinen der beiden Staaten gemeinschaftlich aufgebrachten Prisen und die Vertheilung der Prisenerlöse, vom 6. Juni 1864.

(A. M. B. Nr. 105.)

Nachdem die Königlich Preußische und die Kaiserlich Oesterreichische Regierung es für nöthig erachtet haben, durch ein besonderes Uebereinkommen die Competenz zur Entscheidung in Betreff derjenigen Prisen festzustellen, welche bei dem gemeinschaftlichen Vorgehen der Kriegsmarine der beiden Staaten gegen Dänemark gemacht werden sollten, und zugleich die Art der Vertheilung der gemeinschaftlich aufgebrachten Prisen zu regeln, haben sie zum Abschlusse einer Convention hierüber zu ihren Bevollmächtigten ernannt, und zwar:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchst Ihren Präsidenten des Staatsministeriums und Minister der auswärtigen Angelegenheiten Otto Eduard Leopold von Bismarck-Schönhausen,

und

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

Allerhöchst Ihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten

Minister am Königlich Preußischen Hofe, wirklichen Kämmerer Alois Grafen Károlyi von Nagy-Karoly,

welche nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Wenn eine Prise durch die Seemacht der beiden contrahirenden Staaten gemeinschaftlich gemacht wird, soll die diesfällsige Entscheidung der für Prisensachen competenten Behörde desjenigen Staates zustehen, dessen Flagge von dem Offizier geführt wird, welcher das Obercommando bei der bezüglichen Action hatte.

Artikel 2.

Wenn eine Prise durch einen Kreuzer der einen der beiden contrahirenden Staaten in Gegenwart und in Sicht eines Kreuzers des andern gemacht wird, und letzterer hierdurch zur Einschüchterung des Feindes und zur Ermuthigung des Captors beigetragen hat, soll die Entscheidung darüber den Prisenbehörden desjenigen Staates zustehen, dessen Flagge der wirkliche Captor führt.

Artikel 3.

Für den Fall, daß ein Fahrzeug der Handelsmarine des einen der beiden contrahirenden Staaten, sei es durch die Seemacht beider Staaten gemeinschaftlich, sei es durch die Seemacht des anderen Staates allein, wegen Blockade-Verletzung, Führung von Kriegs-Contrebande, oder wegen sonstiger die Aufbringung begründender Umstände, aufgebracht ist, soll die Aburtheilung sowohl in Ansehung des Schiffs als der Ladung den Behörden desjenigen Staats zustehen, welchem das aufgebrachte Handelsschiff angehört.

Artikel 4.

Findet eine Verurtheilung in Betreff eines gemeinschaftlich aufgebrachten Handelsschiffes statt (Artikel 1 und 2), so soll das Reinerträgniß der Prise, nach Abzug der nothwendigen Auslagen, in ebenso viele Theile getheilt werden, als die Personenzahl der Bemannung der bezüglichen Kriegsschiffe beträgt, ohne Rücksicht auf die Rangstufen derselben.

Die der Bemannung der Kriegsschiffe des verbündeten Staates gebührenden Antheile werden der von dessen Regierung zur Empfangnahme gehörig autorisirten Person ausgefolgt, und die Vertheilung der den betreffenden Schiffen zukommenden Beträge von deren eigener Regierung nach ihren Gesetzen und Reglements vorgenommen.

In gleicher Weise wird, wenn über die von einem Kreuzer des einen der beiden contrahirenden Staaten aufgebrachte Prise durch die Behörden des anderen Staates abgeurtheilt worden ist (Artikel 3), das Reinerträgniß der Prise nach Abzug der nothwendigen Auslagen der Regierung des Captors ausgefolgt, um nach ihren Gesetzen und Reglements vertheilt zu werden.

Artikel 5.

Wenn ein feindliches oder verdächtiges Handelsschiff in der vorgedachten Weise durch die gemeinschaftliche Action der Kriegsmarine der beiden contrahirenden

Staaten aufgebracht wird, soll die Erhebung des Thatbestandes der Aufgreifung und aller anderen Umstände, welche als Grundlage für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Prise zu dienen haben, sowie die Anordnung der für die einstweilige Erhaltung des aufgebrachten Schiffes und der Ladung oder des Werthes der letzteren nöthigen Maßregeln und der in Betreff der Schiffs-Equipage etwa erforderlichen Verfügungen den für solche Amtshandlungen competenten Behörden desjenigen der beiden Staaten zustehen, dem nach der gegenwärtigen Convention die Entscheidung über die Prise gebührt.

In Dringlichkeitsfällen jedoch, oder wenn sonstige Umstände das Einschreiten der gedachten Behörden unthunlich erscheinen lassen, soll von den beiden contrahirenden Regierungen eine gemischte Commission in einem von Truppen der verbündeten Mächte besetzten Hafen oder in einem Hafen eines Landes, dessen Regierung hierzu ihre Zustimmung ertheilt, bestellt werden, welche die oberwähnten Amtshandlungen vorzunehmen und die Untersuchungsacten an die nach den Bestimmungen der gegenwärtigen Convention zur Spruchfällung competente Prisenbehörde, beziehungsweise an den bei derselben angestellten Staatsanwalt einzusenden hat.

Diese Commission wird aus je einem See-Offizier und einem Auditeur oder richterlichen Beamten der beiden contrahirenden Staaten, von denen ein Auditeur oder richterlicher Beamter als Untersuchungsrichter und Referent zu fungiren hat, und aus zwei dem Handels- oder Rhederstande angehörigen Beisitzern, von denen jede der beiden Regierungen einen wählt, bestehen. Den Vorsitz hat ein See-Stabsoffizier desjenigen der beiden Staaten zu führen, dessen Behörden nach Maßgabe der gegenwärtigen Convention zur Entscheidung in der Sache competent sind, und letzterer Umstand ist auch für die Ernennung des jeweiligen Untersuchungsrichters und Referenten entscheidend.

Bei Vornahme ihrer Amtshandlung hat die gemischte Commission, wenn die Entscheidung in der Sache den Königlich Preußischen Behörden gebührt, die Königlich Preußischen Bestimmungen über das Verfahren in Prisensachen, wenn dagegen die Entscheidung den Kaiserlich Oesterreichischen Behörden zusteht, die Bestimmungen der Kaiserlich Oesterreichischen Verordnung vom 21. März 1864 thunlichst zu beobachten.

Artikel 6.

Sollte es sich um die Ausführung der gegenwärtigen Convention in Betreff eines durch gemeinschaftliche Action genommenen Kriegsschiffes handeln, so ist in Bezug auf die Bestimmung des Ortes, wohin die Prise zu bringen ist, und auf die sonstigen militärischen Vorkehrungen die Weisung des Ober-Commandanten der verbündeten Seemacht maßgebend. Die Schätzung einer solchen Prise ist nach dem wirklichen Werthe vorzunehmen, und sollen von den beiden contrahirenden Regierungen ein oder mehrere See-Offiziere zur Theilnahme an dem Schätzungsacte abgeordnet werden.

Im Falle einer Meinungsverschiedenheit ist durch das Loos zu bestimmen, welcher Offizier durch seine Stimme den Ausschlag zu geben hat.

Artikel 7.

Die Bemannung der aufgebrachten oder genommenen Fahrzeuge ist nach den

Gesetzen und Anordnungen desjenigen Staates zu behandeln, welchem die gegenwärtige Convention die Aburtheilung über die Prise einräumt.

Artikel 8.

Die Commandanten der Kriegsschiffe beider contrahirenden Staaten werden sich bezüglich der Abstellung und Uebergabe der durch gemeinschaftliche Action aufgebrachten Prisen nach der gleichzeitig mit der gegenwärtigen Convention zu vereinbarenden Instruction richten, welche, wenn es erforderlich sein sollte, noch gemeinschaftlich modificirt werden wird.

Zu Urkund dessen haben die beiden Bevollmächtigten diese Convention unterzeichnet und mit ihrem Siegel versehen.

Berlin, den 6. Juni 1864.

(gez.) v. Bismarck. (L. S.) (gez.) Graf Károlyi. (L. S.)

VI. Instruction für die Commandanten der Kriegsschiffe Seiner Majestät des Königs von Preußen und Seiner Kaiserlich-Königlich Apostolischen Majestät.

(A. M. B. Nr. 105.)

Zur Sicherung des Vollzuges der von den Bevollmächtigten der Königlich Preußischen und der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung zu Berlin am 6. Juni d. J. unterzeichneten Convention über die Behandlung der durch gemeinschaftliche Action der Kriegsmarine der beiden Staaten wider Dänemark gemachten Prisen werden den Commandanten Seiner Majestät Kriegsschiffe nachfolgende Instructionen ertheilt:

Artikel 1.

Wenn die Commandanten in Folge einer gemeinsamen Action in dem Fall sein werden, den vorgeschriebenen Bericht über die Wegnahme und Aufbringung einer Prise einzureichen, so haben sie die Namen der Kriegsschiffe und ihrer Commandanten, welche bei der Action gegenwärtig waren, und soweit dies thunlich ist, auch die Zahl der bei Anfang der Action am Bord dieser Schiffe befindlich gewesenen Individuen der Gesammtbemannung genau zu verzeichnen.

Eine Abschrift des Berichtes ist dem Offizier der verbündeten Macht zu übergeben, welcher das Ober-Commando bei der Action geführt hat, und ist den Instructionen dieses Offiziers in Betreff des weiteren Verfahrens wegen Abstellung der unter seinem Commando gemeinschaftlich gemachten Prisen und Einleitung der bezüglichen Aburtheilung Folge zu leisten.

Wenn ein Offizier der eignen Flagge das Commando bei der Action geführt hat, so sind lediglich die Vorschriften des eigenen Staates maßgebend, jedoch ist dem im Range höchst stehenden Offizier der verbündeten Macht, welcher der Action beiwohnte, eine beglaubigte Abschrift des Berichtes zu übergeben.

Artikel 2.

Wenn die Commandanten die Aufbringung eines Fahrzeugs in Gegenwart und in Sicht eines verbündeten Kriegsschiffs bewerkstelligt haben, so werden sie in

dem aufzusetzenden Berichte die Zahl der Individuen der Gesammtbemannung, welche sie bei Anfang der Action an Bord hatten, genau angeben, ebenso den Namen des verbündeten Kriegsschiffes, welches in Sicht war, und, falls dies thunlich ist, auch die Anzahl der Individuen der Gesammtbemannung. Dem Commandanten dieses Schiffes ist eine beglaubigte Abschrift des Berichtes zu übermitteln.

Artikel 3.

Sobald die Commandanten ein der Handelsmarine des verbündeten Staates gehöriges Fahrzeug wegen Blockadeverletzung, Transportirung von Kriegs-Contrebande oder von feindlichen Land- oder Seetruppen, Ueberbringung von für den Feind bestimmten oder von diesem herrührenden Depeschen aufbringen, so haben sie

a) einen Bericht aufzusetzen, worin der Ort, der Zeitpunkt und die Ursache der Anhaltung, der Name des Fahrzeuges und des Capitäns, die Zahl der zur Schiffsequipage gehörigen Personen, und die allfälligen Passagiere anzugeben sind, und welcher überdies die genaue Beschreibung von dem Stande des Schiffes und seiner Ladung zu enthalten hat;
b) sämmtliche Schiffspapiere, als: die auf die Staatsangehörigkeit und das Eigenthum bezüglichen Documente, die Bemannungsrolle, Gesundheitspässe, Chartes-parties, Connossements, Facturen und andere Urkunden, aus welchen die Natur und das Eigenthum des Schiffes und seiner Ladung ermittelt werden können, in einem von ihnen und dem Schiffer des aufgebrachten Schiffes unterschriebenen Inventar zu verzeichnen und in einem Convolut unter dem Siegel des Kreuzers und des Schiffers zusammenzulegen;
c) Behufs Sicherung der Ladung und des Schiffszubehörs die vorgeschriebenen Maßregeln zu treffen;
d) erforderlichen Falls einen See-Offizier oder Seecadetten nebst der zur Bewachung und Führung der Prise erforderlichen Mannschaft an Bord zu geben;
e) das Schiff nach dem nächsten Hafen derjenigen Macht, deren Flagge es führt, oder falls die Voraussetzungen des Artikels 5 der Convention vom 6. Juni d. J. eintreten, in den in jenem Artikel sonst noch bezeichneten Hafen zu senden;
f) das Schiff sammt einer Abschrift des Berichts sowie das die versiegelten Schiffspapiere enthaltende Convolut der betreffenden Behörde übergeben zu lassen.

Artikel 4.

Der Prisenführer hat sich eine Empfangsbestätigung über die erfolgte Uebergabe des Schiffes und des versiegelten Convoluts, dann einer Ausfertigung des oberwähnten Berichts und des Inventars von der übernehmenden Behörde einhändigen zu lassen.

Artikel 5.

Der Prisenführer darf von der ihm vorgeschriebenen Route nur im Falle der Seenoth abweichen und wird nach behobenen Hindernissen seine Fahrt unverweilt

fortsetzen oder, wenn dies nicht möglich wäre, der Behörde, welcher er die Prise zu übergeben hätte, die Meldung erstatten.

Artikel 6.

Von den am Bord eines genommenen Schiffes befindlichen Personen werden die Commandanten den Capitän, den Supercargo und die zur Schiffs-Equipage gehörenden Individuen, dann alle Personen, die in feindlichen Civil- oder Militärdiensten stehen, endlich alle diejenigen, welche der Unterstützung des Feindes oder des Einverständnisses mit demselben verdächtig sind, als Kriegsgefangene behandeln, und demgemäß entsprechend bewachen lassen.

Feindliche Unterthanen, die zwar weder in feindlichen Diensten stehen, noch verdächtig sind, ihrer Beschäftigung nach aber zum Seemannshandwerke gehören, dann alle jene Personen ohne Unterschied der Nationalität, deren Aussagen vor der Prisenbehörde nothwendig sein werden, dürfen nicht entlassen werden, sondern sind an Bord zu behalten, es ist ihnen hierbei jedoch jede mit der Sicherheit der Prise vereinbarliche Erleichterung zu gewähren, bis die betreffende Behörde ihre Entlassung verfügt.

Die übrigen Passagiere, Frauen und Kinder sind zu entlassen, und ist ihre sofortige Ausschiffung nach Thunlichkeit zu ermöglichen.

Befinden sich unter den als Kriegsgefangene behandelten oder an Bord zurückzubehaltenden Personen Unterthanen des eigenen oder des verbündeten Staates, so ist denselben jedwede Rücksicht angedeihen zu lassen, insoweit eine solche nicht die Sicherheit der Prise und den vorhabenden Zweck zu vereiteln oder zu gefährden droht.

Die bezüglichen Weisungen haben die Commandanten dem Prisenführer schriftlich mitzugeben.

Register.

A.

B.

C.

D.

E.

L.

M.

R.

S.

T.

U.

V.

W.

Z.

Druck von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstr. 69. 70.

Druck von E. S. Mittler & Sohn in Berlin, Kochstraße 69. 70.

Kruis

Perels, Ferdinand

Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart

Berlin 1882